ചെറുത്തു തോൽപ്പിക്കേണ്ട രണ്ട് വികസന വിരുദ്ധ പദ്ധതികൾ

എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ:- കേരളത്തിന്റെ ദുഃസ്വപ്ന പദ്ധതി

ജലനിധിയും കേരളത്തിന്റെ ജലഭാവിയും



കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്

നൂറ്റാണ്ടുകളിലൂടെ പൊരുതി നേടിയ നേട്ടങ്ങളേയും നന്മകളേയും ചൊല്ലി അഭിമാനിച്ചിരുന്ന കേരളീയ സമൂഹം ശക്തമായ വെല്ലുവിളികളേയും പ്രതിസന്ധികളേയും ഭീഷണികളേയും നേരിടുകയാണിന്ന്. ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങളും ഗുരുതരമായ പ്രത്യാഘാതം വരുത്തിവെയ്ക്കുന്ന പരിപാടികളും ഭരണകൂടം അടിച്ചേൽപ്പിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ജനതാല്പര്യങ്ങൾക്കല്ല സാമ്രാജ്യത്വ ആഗോളവൽക്കരണ ശക്തികളുടെ താല്പര്യങ്ങൾക്കാണ് ഭരണാധികാരികൾ മുൻഗണന നൽകുന്നത്. ഭരണനവീകരണ പരിപാടി, പ്രകൃതി വിഭവ വില്പന, എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ, ജലനിധി, ആരോഗ്യ - വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലകളിലെ കച്ചവടവൽക്കരണം - ഇങ്ങനെ ഓരോ ദിവസവും പ്രത്യക്ഷപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങളേയും നടപടികളേയും നിസ്സഹായരും നിസ്സംഗരുമായി നോക്കി നിൽക്കാനെ ജനങ്ങൾക്കു കഴിയുന്നുള്ളൂ. കേരള വികസനത്തിന്റെ മുഖമുദ്രയായ സാമൂഹിക നീതിയുടേയും സമത്വത്തിന്റേയും മൂല്യങ്ങൾ ഭരണകൂടം നിസ്സങ്കോജം വലിച്ചെറിഞ്ഞിരിക്കുന്നു.

അതിവിപുലമായ ജനകീയ പ്രതിരോധം വളർത്തിയെടുത്തു കൊണ്ടേ സങ്കീർണമായ ഈ സാഹചര്യത്തെ തരണം ചെയ്യാനാവൂ. അതിന് ഭരണകൂടത്തിന്റേയും മാധ്യമങ്ങളുടേയും പ്രചാരണാഘോഷണത്തിൽപ്പെട്ട് വീണുകിടക്കുന്നവരെ തിരിച്ചറിവിന്റെ പ്രകാശമേഖലയിലേക്ക് ഉയർത്തികൊണ്ട് വരേണ്ടതുണ്ട്. വ്യക്തിപരതയുടേയും നിസ്സംഗതയുടേയും തുരുത്തുകളിൽനിന്ന് കൂട്ടം ചേരലിന്റെ വിശാലതയിലേക്ക് എത്തിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ഈ പ്രവർത്തനം സുസാധ്യമല്ല: എന്നാൽ അസാധ്യവുമല്ല. ആസൂത്രിതവും സംഘടിതവുമായ പ്രചാരണപ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ മാത്രമേ ഈ ലക്ഷ്യത്തിലെത്താനാവൂ. ഒരു ജനകീയ ശാസ്ത്ര പ്രസ്ഥാനമെന്ന നിലയിൽ ഇത്തരമൊരു ജനകീയ മുന്നേറ്റത്തിന് തുടക്കം കുറിക്കാനുള്ള പരിഷത്തിന്റെ ശ്രമങ്ങളുടെ ഭാഗമാണ് ജനസംവാദ സായാഹ്നങ്ങൾ. ഈ ക്യാമ്പെയിനുവേണ്ടി തയ്യാറാക്കിയതാണീ ലഘുലേഖ.

കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്

എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ : കേരളത്തിന്റെ ദുഃസ്വപ്ന പദ്ധതി

1. എന്താണ് കേരളത്തിൽ നിർമ്മിക്കാൻ പോകുന്ന എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ ?

കേരള സർക്കാർ അതിന്റെ സ്വപ്നപദ്ധതിയായി അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുടെ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട്, പരിസരാഘാത പത്രിക എന്നിവ ഇനിയും പരസ്യപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. മരാമത്ത് മന്ത്രി നടത്തിയിട്ടുള്ള പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ, സർക്കാർ പ്രസിദ്ധീകരണങ്ങൾ, മരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ വെബ്സൈറ്റ് എന്നിവകളിൽ നിന്ന് ലഭിക്കുന്ന വിവരങ്ങൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്.

ആക്സസ് കൺട്രോൾഡ് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ എന്ന പേരിൽ പുതിയ ഒരു വലിയ റോഡാണ് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കഴക്കൂട്ടം മുതൽ കാസർകോട് ജില്ലയിലെ ചാലിങ്കൽവരെ 507 കി.മീ. നീളത്തിൽ ആദ്യം 4 വരിയിലും പിന്നിട് 8 വരിയിലും നിർമ്മിക്കാൻ പോകുന്ന ഒരു ഭീമൻ റോഡാണിത്. പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കപ്പെട്ട അതിവേഗഇടനാഴി (Acces controlled high speed corridor) എന്നാണിതിന്റെ പേര്. മൊത്തം പാതയ്ക്ക് 100 മീറ്റർ വീതിയുണ്ടായിരിക്കും. എട്ടു ഭാഗങ്ങളായാണ് റോഡ് പൂർത്തിയാക്കുന്നത്. ഇത് സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ പട്ടിക 1-ൽ ചേർത്തിരിക്കുന്നു. ഇതിനോടൊപ്പം പാചകവാതക ഗ്യാസ്, വിദ്യുച്ഛക്തി കേബിളുകൾ, ബുള്ളറ്റ് ട്രയിൻ ലൈൻ, ഒരു ഇറിഗേഷൻ കനാൽ എന്നിവയുണ്ടായിരിക്കും. 507 കി.മീ. നുള്ളിൽ 28 വലിയ പാലങ്ങളും 28 ചെറിയ പാലങ്ങളും ഉണ്ടായിരിക്കും. പേര് സൂചിപ്പിക്കുന്നതുപോലെ എല്ലാവരേയും ഈ പാതയിലേക്ക് പ്രവേശിപ്പിക്കുകയില്ല. ചെറിയ വാഹനങ്ങൾക്ക് കി.മീ. ന് ഒരു രൂപയും വലിയ വാഹനങ്ങൾക്ക് രണ്ട് രൂപയും ടോൾ ഉണ്ടായിരിക്കും. ഈ പാതയ്ക്ക് 19 കവാടങ്ങൾ ഉണ്ടായിരിക്കുമെന്നായിരുന്നു ആദ്യ പ്രഖ്യാപനം. പിന്നീടത് ഇരുപതായി ഉയർത്തിയെന്ന് മന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

പാത മുറിച്ചുകടക്കാൻ ആരെയും അനുവദിക്കുകയില്ല. അഥവാ കാൽനടക്കാർക്ക് ഇത് മുറിച്ച് കടക്കാൻ സാധ്യവുമല്ല. അത്തരത്തിലായിരിക്കും പാതയുടെ നിർമ്മാണം. ഇപ്പോൾ കേൾക്കുന്നത് പാതയ്ക്ക് 7 മീറ്റർ ഉയരമുണ്ടായിരിക്കുമെന്നാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അന്തിമ തീരുമാനമെടുത്തിട്ടില്ല.

പട്ടിക -1

ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നത് 8 ഭാഗങ്ങളായാണ്. അവ താഴെ ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

നമ്പർ	ഭാഗം	നീളം കി.മീ.	നിർമ്മാണച്ചെലവ് കോടി രൂപ
1	ചാലിങ്കൽ മുതൽ കൂത്തുപറമ്പ് വരെ	88	1246
2.	കൂത്ത് പറമ്പ് മുതൽ പുളിക്കൽ വരെ	87	1342
3.	പുളിക്കൽ മുതൽ പാറന്നൂർ വരെ	73	1378
4.	പറന്നൂർ മുതൽ അത്താണി വരെ	65	1292
5.	അത്താണി മുതൽ പാമ്പാടി വരെ	77	1665
6.	പാമ്പാടി മുതൽ എഴുകോൺ വരെ	68	1183
7.	എഴുകോൺ മുതൽ പള്ളിപ്പുറം വരെ	49	858

(PWD യുടെ വെബ്സൈററിൽ നിന്ന്)

പാതയ്ക്ക് എന്തെല്ലാം വിഭവങ്ങൾ വേണം. ?

507 കി.മീ. നീളത്തിൽ 100-125 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം വേണം. 7 മീറ്റർ ഉയരം വേണമെങ്കിൽ ഭീമമായ അളവിൽ സ്ഥലം വേണം. ഭീമമായ അളവിൽ മണ്ണും പാറയും വേണം. 'ദി അസോസിയേറ്റ് ഓഫ് സൗത്ത് ഏഷ്യ' എന്ന ഏജൻസി പദ്ധതി എങ്ങനെ പ്രയോജനപ്പെടുമെന്നതിനേക്കുറിച്ചും 'റൈറ്റ്സ്' എന്ന മറ്റൊരു ഏജൻസി സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ചും പഠനം നടത്തിയതായി സർക്കാർ പറയുന്നു. ദൽഹി ആസ്ഥാനമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്മെന്റ് ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷനും (ഐ.സി.എഫ്.സി) ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ലീസിംഗ് ആൻഡ് ഫിനാൻസ് സർവ്വീസസും (ഐ.എൽ.എഫ്.എസ്.) സാമ്പത്തിക ഘടകത്തേക്കുറിച്ച് പഠനം നടത്തുമെന്നും പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു.

890 ഹെക്ടർ കൃഷിഭൂമിയും, 2900 ഹെക്ടർ തോട്ടവും 238 ഹെക്ടർ താമസ സ്ഥലവും ഉൾപ്പെടുന്ന 5070 ഹെക്ടർ ഈ ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിനായി മാറ്റിവ

യ്ക്കേണ്ടിവരും. (100 മീറ്ററാണെങ്കിൽ) ആകെ 6400 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ഇതിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ, പുനരധിവാസം എന്നിവയ്ക്കായി 1758 കോടിയും റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് 3877 കോടിയും ഓവർ ഹെഡ് ചെലവുകളായി 765 കോടിയും ഉൾപ്പെടുന്നു. എക്സ്പ്രസ്സ്ഹൈവേയ്ക്ക് കഴക്കൂട്ടത്ത് നിന്ന് പാറശ്ശാലയിലേയ്ക്ക് ഒരു 4 വരി നാഷണൽ ഹൈവേ ബൈപാസ്സും ഉണ്ടായിരിക്കും. അതിന്റെ ചെലവ് അധികമായും വന്നേക്കാം. ചാലിങ്കൽ നിന്ന് മഞ്ചേശ്വരത്തേയ്ക്ക് 4 വരി NH 17 ഉണ്ടായിരിക്കും.

പട്ടിക -2

നിർദ്ദിഷ്ട ഹൈവേയിലെ പ്രവേശന കവാടങ്ങൾ

1.	ചാലിങ്കൽ	(കാസർകോഡ്)
2.	കരിമ്പം	(കണ്ണൂർ)
3.	പച്ചപ്പൊയ്ക	(കണ്ണൂർ)
4.	മുണ്ടോത്ത്	(കോഴിക്കോട്)
5.	കുന്നമംഗലം	(കോഴിക്കോട്)
6.	പുളിക്കൽ	(മലപ്പുറം)
7.	കോട്ടക്കൽ	(മലപ്പുറം)
8.	പാറന്നൂർ	(തൃശൂർ)
9.	പാലയ്ക്കൽ	(തൃശൂർ)
10.	കല്ലേറ്റുംകര	(തൃശൂർ)
11.	അത്താണി	(എറണാകുളം)
12.	പുത്തൻകുരിശ്	(എറണാകുളം)
13.	കുറവിലങ്ങാട്	(കോട്ടയം)
14.	പാമ്പാടി	(കോട്ടയം)
15.	ഇരവിപേരൂർ	(പത്തനംതിട്ട)
16.	കുളനട	(പത്തനം തിട്ട)
17.	എഴുകോൺ	(കൊല്ലം)
18.	കുളമട	(തിരുവനന്തപുരം)
19.	കഴക്കൂട്ടം	(തിരുവനന്തപുരം)

പാലാ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തുമെന്ന് മന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

പണം എങ്ങനെ കണ്ടെത്തും?

പദ്ധതി നടത്താൻ ഒരു പുതിയ കമ്പനി രൂപവത്കരിക്കും. കമ്പനിയുടെ മൂലധനത്തിന്റെ 50% സർക്കാർ വഹിക്കും, 50% കമ്പനിയിൽ പങ്കാളിയാവുന്ന

സ്വകാര്യ സ്ഥാപനവും-696 കോടി രൂപ വീതം, 1392 കോടി ഇതിന് മുതൽ മുടക്ക്. 3250 കോടി രൂപ കമ്പനി സാമ്പത്തിക സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് വായ്പ വാങ്ങും. പെട്രോളിനും ഡീസലിനും ലിറ്ററിന് 1 രൂപ വീതം 10 വർഷത്തേക്ക് ലെവി ഏർപ്പെടുത്തി 2930 കോടി രൂപ സമാഹരിക്കും. അങ്ങനെ ആകെ ചെലവ് കണ്ടെത്തും. പെട്രോൾ സെസ്സിന്റെ കാര്യത്തിൽ അന്തിമരൂപമായിട്ടില്ലെന്ന് മരാമത്തുമന്ത്രി ഇടയ്ക്കിടെ പറയുന്നുണ്ട്. അതിന്റെയർത്ഥം ആവശ്യം വന്നാൽ സെസ്സ് ഒരു രൂപയിലധികവും കാലം പത്തുവർഷത്തിലധികവും ആയേക്കാമെന്നതാണ്. ടോളിന്റെ കാര്യവും ഇങ്ങനെ തന്നെയാണ്. മുതൽ മുടക്കുന്ന സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് ലാഭം കിട്ടുന്നില്ലെങ്കിൽ ടോൾ നിരക്ക് കൂട്ടിയേക്കാം.

ഇന്നത്തെ കേരളീയ വർത്തമാനകാലം സ്വകാര്യവത്കരണത്തിന്റെയും കച്ചവടവത്ക്കരണത്തിന്റെയും കാലമാണ്. ദേശീയ- അന്തർ ദേശീയ സാഹചര്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ചാണ് ഇവിടെയും സാമ്പത്തിക നയങ്ങൾ തീരുമാനിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ അടക്കം ഇന്നത്തെ എല്ലാ പദ്ധതികളുടേയും ലക്ഷ്യം ലാഭമുണ്ടാക്കൽ തന്നെ. ലാഭ സാധ്യതയുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ മുതലാളിമാർ മുതൽ മുടക്കൂ. കുറഞ്ഞ പക്ഷം പൊതുമുതൽ തട്ടിയെടുക്കാനുള്ള അവസരമെങ്കിലും ഉണ്ടായിരിക്കണം. ഒറ്റനോട്ടത്തിൽ തന്നെ എക്സ്പ്രസ്സ് പാത ലാഭമുണ്ടാക്കുന്ന ഒരു സംരംഭമല്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ആഗോള നിക്ഷേപക സംഗമത്തിൽ അവതരിപ്പിച്ച ഈ സ്വപ്നപദ്ധതിക്ക് പണം മുടക്കാൻ സംരംഭകരാരും എത്താതിരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഭവന-നഗരവികസന കോർപ്പറേഷൻ (HUDCO) നിൽ നിന്ന് പണം കടമെടുക്കാനാണ് ഒടുവിൽ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതനുസരിച്ച് 7000 കോടി രൂപ മുതൽ മുടക്കിൽ ഈ പാത നിർമ്മിക്കുവാൻ 4.2.2004 ൽ ചേർന്ന മന്ത്രിസഭായോഗം തീരുമാനിച്ചു.

പാതയുടെ ലാഭനഷ്ടങ്ങൾ, പാരിസ്ഥിതികാഘാതം, വികസന രംഗത്ത് അത് നല്കാൻ പോകുന്ന സംഭാവന, നമ്മുടെ വികസന മുൻഗണനാക്രമത്തിൽ ഇതിന്റെ സ്ഥാനം. ഇവയൊക്കെ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് വേണം പാതയോടുള്ള സമീപനം നിശ്ചയിക്കാൻ. പാതയ്ക്കനുകൂലമായി വകുപ്പ് മന്ത്രി നടത്തുന്ന പ്രസ്താവനകളും ഇവയുടെ സത്യസ്ഥിതിയും ആദ്യം പരിശോധിയ്ക്കാം.

മന്ത്രിയുടെ വാദങ്ങൾ

1. പ്രതിവർഷം 13% നിരക്കിൽ വാഹന വർദ്ധനവ് ഉണ്ടാകുന്നു. കാൽനൂറ്റാണ്ട് കഴിയുമ്പോൾ ഇത് വളരെ ഗൗരവമായ ഗതാഗത പ്രശ്നം സൃഷ്ടിക്കും. അത് പരിഹരിക്കാൻ ഇത്തരം പാതകൾ വേണം.
2. റോഡിന്റെ അപര്യാപ്തതകൾ മൂലം പ്രതിവർഷം 40,000 റോഡപകടങ്ങൾ

ഉണ്ടാകുന്നു. ഇതിൽ 2700 ആളുകൾ മരിക്കുന്നു. തിരക്ക് ഒഴിവാക്കിയാൽ ഇതിൽ നിന്ന് രക്ഷപ്പെടാം. (പട്ടിക - 4 കാണുക)

3. ഹൈവേ നിലവിൽ വരുന്നതോടെ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ വാണിജ്യകേന്ദ്രങ്ങൾ, വഴിയോര വിശ്രമ കേന്ദ്രങ്ങൾ, ട്രക്ക് പാർക്കിംഗ് സെന്ററുകൾ എന്നിവ നിലവിൽ വരും. ഇവ ഈ പാതയുടെ അനുബന്ധ വികസനമാണ്.

4. ഈ പാതയിലൂടെ 5 മണിക്കൂർ കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്ന് കാസർകോട്ട് എത്താം.

5. നിലവിലുള്ള ദേശീയപാതകളും മറ്റും ഇനി വികസിപ്പിക്കാൻ കഴിയില്ല.

6. ചൈനയിൽ ഇത്തരത്തിൽ ധാരാളം പാതകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് അവരുടെ വികസനത്തെ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്.

സത്യാവസ്ഥ:

ഇനി, മേൽ പറഞ്ഞ ഓരോന്നും എത്രമാത്രം യാഥാർഥ്യമാണ് എന്ന് പരിശോധിക്കാം.

1. ആദ്യമായി വാഹന വർധനവിന്റെ കാര്യം തന്നെയെടുക്കാം. പ്രതിവർഷം 13% വാഹന വർധനവ് ഉണ്ടാകുന്നുവെന്ന കണക്ക് ശരിയാണ്. എന്നാൽ ഇതിൽ എത്രമാത്രം തിരുവനന്തപുരം മുതൽ കാസർകോട് വരെ തെക്ക് വടക്കായി സഞ്ചരിക്കുന്നവയാണെന്ന് നോക്കണം. കേരളത്തിലെ ട്രാഫിക് രൂപപ്പെടുന്നതിന് സവിശേഷമായ ഒരു രീതിയുണ്ട്. ചിതറിക്കിടക്കുന്ന ചെറിയ പട്ടണങ്ങളും അവയ്ക്ക് ചുറ്റുമുള്ള ഗ്രാമങ്ങളും എന്നതാണ് നമ്മുടെ ഭൂമിയുടെ കിടപ്പ്. ഭൂരിപക്ഷം ജനങ്ങൾക്കും യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരുന്നത് തങ്ങളുടെ ഗ്രാമത്തിൽ നിന്നും തൊട്ടടുത്ത പട്ടണത്തിലേയ്ക്കാണ്; മിക്കവാറും ജില്ലാ കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്ക്. ഈ റോഡുകളിലായിരിക്കും വാഹനവർധനവു മൂലം ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്ക് വർധിക്കാൻ പോകുന്നത്. ഇത് പരിഹരിക്കാൻ നിർദ്ദിഷ്ട സൂപ്പർ പാതയ്ക്കാവില്ലെന്നത് യാഥാർഥ്യമാണ്.

2. വാഹനാപകടങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലും മന്ത്രിയുടെ കണക്ക് ശരിതന്നെയാണ്. 2002-2003-ൽ 39000-ൽ അധികം അപകടങ്ങൾ നടന്നതായാണ് പ്രാഥമിക കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. 2001-2002-ൽ ആകട്ടെ 37252 ആയിരുന്നു. ഇതിൽ 2730 പേർ മരിച്ചു. 48967 പേർക്ക് മുറിവേറ്റു. എന്നാൽ അപകടത്തിൽ പെട്ട വാഹനങ്ങളുടെ കണക്കുകൾകൂടി പരിശോധിച്ചെങ്കിലേ പുതിയ എക്സ്പ്രസ്സ് പാതയ്ക്ക് അപകടങ്ങളെ തടയാൻ കഴിയുമോ എന്ന് പറയാൻ കഴിയൂ.

പട്ടിക - 3

കേരളത്തിലെ നാഷണൽ ഹൈവേകൾ സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ

നമ്പർ	പേര്		നീളം കി.മീ.
1.	NH 47	വാളയാർ-കളിയിക്കാവിള	416.80
2.	NH 17	തലപ്പാടി- ഇടപ്പിള്ളി	420.77
3.	NH 49	ബോഡിവെട്ട്- കുണ്ടന്നൂർ (കൊച്ചി - മധുര)	167.59
4.	NH 212	കോഴിക്കോട് - മുത്തങ്ങ	117.00
5.	NH 213	പാലക്കാട് - കോഴിക്കോട്	125.30
6.	NH 47(A)	കുണ്ടന്നൂർ- വെല്ലിംഗ്ടൺ ഐലണ്ട്	5.90
7.	NH 208	കൊല്ലം - ആര്യങ്കാവ്	81.280
8.	NH 220	കൊല്ലം - തേനി	189.30
	ആകെ		1523.95

(Economic Review -2002)

2001-02 ൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായത് ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾക്കാണ്. 10451 എണ്ണം. (28.04%) രണ്ടാം സ്ഥാനത്ത് ഓട്ടോറിക്ഷകളാണ്. 7161 എണ്ണം. (19.22%) മൂന്നാം സ്ഥാനം സ്വകാര്യ യാത്രാ ബസ്സുകളാണ്. 4752 (12.54%) നാലാം സ്ഥാനത്ത് കെ. എസ്. ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകളാണ് 1449 എണ്ണം (3.89%). അപകടം സംബന്ധിച്ച വിദഗ്ദ്ധ വിവരങ്ങൾ പട്ടിക 4 ൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇവയൊന്നും പുതിയ പാതയിൽ ഉണ്ടാകാനിടയില്ല. കാരണം ടോൾ മൂലം ചെലവ് വർദ്ധിക്കും. ഹ്രസ്വദൂര യാത്രയ്ക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്ന ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളും ഓട്ടോറിക്ഷകളും ഇതിൽ വരികതന്നെയില്ല. അതായത് പുതിയ പാത വാഹനത്തിരക്കോ അപകടമോ കുറയ്ക്കാൻ പോകുന്നില്ല. അതായത് സൂപ്പർ

പട്ടിക -4

2001-02 ലെ വാഹന അപകടങ്ങൾ

നമ്പർ	വാഹനം	അപകടത്തിന്റെ %
1.	ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾ	30%
2.	ഓട്ടോറിക്ഷകൾ	18%
3.	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അല്ലാതെയുള്ള ബസ്സുകൾ	13%
4.	മോട്ടോർ കാറുകൾ	12%
5.	ചരക്ക് വാഹനങ്ങൾ	11%
6.	ജീപ്പുകൾ	7%
7.	മറ്റ് വാഹനങ്ങൾ	5%
8.	കെ .എസ്.ആർ.ടി.സി ബസ്സുകൾ	4%

Economic Review 2001-2002

ഹൈവേയ്ക്ക് പുറത്ത് അപകടങ്ങൾ ഇന്നത്തെ രീതിയിൽ തുടരുന്നത് പാതകൊണ്ടുമാത്രം തടയാനാവില്ല. അതേ സമയം നിർദിഷ്ടപാതയിൽ പുതിയ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായേക്കാം. മണിക്കൂറിൽ 120 കി.മീ. വേഗത്തിൽ സഞ്ചാരം സാധ്യമാകുമെന്നാണല്ലോ ഇതിന്റെ ഒരു നേട്ടം. മണിക്കൂറിൽ 60 കി.മീ. ൽ അധികം വേഗതയിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് അപകട സാധ്യത കൂടുതലാണ്. ഇവിടെ ഘർഷണം വേഗതയുടെ സ്ക്വയർ മടങ്ങായി വർധിക്കും.

3. തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിലെ വാണിജ്യകേന്ദ്രങ്ങളെപ്പറ്റി വിശദമായി പഠിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ആകെ 507 കി.മീ. നീളമാണ് പാതയ്ക്ക്. ഇതിൽ എത്ര വിശ്രമതാവളങ്ങൾ വേണ്ടിവരും എവിടെയൊക്കെയായിരിക്കും അവ? അറിയില്ല. ഇവ നിർമ്മിക്കാൻ കൂടിയാണ് 100-125 മീറ്റർ വീതിയിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരുന്നത്. അതായത് വാണിജ്യകേന്ദ്രങ്ങളുടെ ഉടമ റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്ന കമ്പനി തന്നെയായിരിക്കും. നാട്ടുകാരാവില്ല. പുറമെ നിന്ന് ആരെങ്കിലും വന്ന് ഒരു വാണിജ്യകേന്ദ്രം തുടങ്ങിയാൽ പ്രാദേശിക സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് അതുകൊണ്ട് ഒരു ഗുണവും ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നില്ല. ഒരു പക്ഷേ ഇതാവാം ഈ പാതയുടെ യഥാർഥ ലക്ഷ്യവും. ഒരുതരം റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ബിസിനസ്സ്. എക്സ്പ്രസ് പാത വരുന്നതോടുകൂടി പാതയ്ക്കിരുവശവും കിഴക്കു പടിഞ്ഞാറ് ഉള്ള റോഡുകൾ മുറിയും. ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ കുറയും. അപ്പോൾ ഇരുവശത്തുമുള്ള ഭൂമിയുടെ വിലകുറ

യാനാണ് സാധ്യത. അവകൂടി വാങ്ങിക്കൂട്ടിയാൽ കേരളത്തിന്റെ ഒരറ്റം മുതൽ മറ്റേ അറ്റം വരെ 500 കി.മീ. നീളത്തിൽ അവിടവിടെ ഒന്നോ രണ്ടോ കിലോമീറ്റർ വീതിയിൽ ഒരു ഭൂപ്രദേശം പുതിയ കമ്പനിയുടെ കൈവശമാകും. അവിടെ ഇടവിട്ട് ചൂതാട്ട കേന്ദ്രങ്ങളോ സെക്സ് ടൂറിസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങളോ സ്ഥാപിച്ച് ബാങ്കോക്ക് മാതൃകയിലുള്ള സങ്കേതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാം. അങ്ങനെ അന്താരാഷ്ട്ര സഞ്ചാരികളെ ആകർഷിക്കാം. അവർക്ക് വിമാനത്താവളത്തിൽ നിന്ന് സൂപ്പർ ഡീലക്സ് ലക്ഷ്വറി കാറുകളിൽ, പുതിയ പാതയിലൂടെ ഇത്തരം കേന്ദ്രങ്ങളിലേയ്ക്ക് നേരിട്ട് എത്താം. അവർക്കാവശ്യമായ വിഭവങ്ങൾ നല്കാൻ ദരിദ്രരായ നാട്ടുകാരെ പ്രേരിപ്പിക്കാം. 'വാണിജ്യ കേന്ദ്രങ്ങൾ'ക്ക് പിന്നിൽ ഒളിഞ്ഞിരിക്കുന്ന തിരക്കഥ ഇതാണ്.

4. തിരുവനന്തപുരത്ത് നിന്ന് കാസർകോട്‌വരെ 5 മണിക്കൂർ കൊണ്ട് എത്തിച്ചേരുമെന്നുള്ളതാണ് അടുത്ത നേട്ടം. അങ്ങനെ എത്തേണ്ട ആവശ്യം ഇപ്പോൾ ആർക്കാണ് ഉള്ളത്? ഉല്പന്നങ്ങൾ അതിവേഗം ഒരിടത്തുനിന്ന് മറ്റൊരിടത്ത് എത്തിക്കുകയാണല്ലോ ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ ലക്ഷ്യം. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ എവിടെയുണ്ടാക്കുന്ന ചരക്കും രണ്ട്, മൂന്ന് മണിക്കൂർ കൊണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേയിലോ റയിൽപാതയിലോ എത്തിക്കാം. നാഷണൽ ഹൈവേ നാല് വരിപ്പാതയാകുന്നതോടുകൂടി കേരളത്തിനകത്തെ ശരാശരി കടത്തുയാത്രാസമയം 5-6 മണിക്കൂർ ആയി കുറയും. നിർദ്ദിഷ്ട എക്സ്പ്രസ്സ് പാതയിൽ ഇത് 3-4 മണിക്കൂർ ആയി കുറഞ്ഞേക്കാം. രണ്ടോ മൂന്നോ മണിക്കൂർ ആണ് ലാഭം. ഈ സമയംകൊണ്ട് നശിച്ച്പോകുന്ന ഒരുല്പന്നവും ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലുണ്ടാക്കുന്നില്ല. സമുദ്രോല്പന്നങ്ങൾ ഇപ്പോൾ തന്നെ ആയിരത്തിലധികം കിലോമീറ്റർ കടത്തിക്കൊണ്ട് പോകുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിനകത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സമയം കുറയ്ക്കുന്നത്കൊണ്ട് മാത്രം സാധ്യമാകുന്ന വ്യവസായങ്ങളോ, ആകർഷകമാകുന്ന ഉല്പന്നങ്ങളോ ഒന്നും തന്നെയില്ല. അതിവേഗ റോഡ് ഇല്ലാത്തതാണ് വ്യവസായവത്ക്കരണത്തിന്റെ തടസ്സം എന്ന് പറയുന്നത് കല്ല് വച്ച നുണ മാത്രമാണ്. പുതിയ പാത ഉപയോഗിക്കാൻ പോകുന്നത് കണ്ടെയ്നർ ലോറികൾ, ഇന്റർസ്റ്റേറ്റ് ലക്ഷ്വറി ബസ്സുകൾ, അതിസമ്പന്നരുടെ കാറുകൾ, എന്നിവ മാത്രമായിരിക്കും. ഇവയിൽ നിന്ന് മാത്രം ടോൾ പിരിച്ച് പാത ലാഭകരമാക്കാൻ പറ്റില്ല. ഒന്നുകിൽ ഭൂമിയ്ക്ക് വേണ്ടി, അല്ലെങ്കിൽ മറ്റെന്തെങ്കിലും തട്ടിപ്പിന് വേണ്ടിയുള്ളതാകണം ഈ പദ്ധതി.

'സൂപ്പർ ഹൈവേ: ഇനി വേണ്ടത് പൊതുസമ്മതം' എന്ന തലക്കെട്ടിൽ 2003 ജൂൺ 2-ാം തീയതി മലയാള മനോരമ ഒരു മുഖ പ്രസംഗം എഴുതി. ഇതിൽ പദ്ധതിക്കെതിരായി വന്ന വിമർശനങ്ങൾക്ക് മറുപടി പറയാനാണ് ശ്രമിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിലെ ഒരു വാക്യം ഇങ്ങനെയാണ്. <u>കാസർകോഡ് നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്ത് എത്താൻ പുതിയ പാതയിൽ അഞ്ചര മണിക്കൂറേ വേണ്ടിവരികയുള്ളൂ.</u>

ഈ ശരവേഗത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ ഈ നാട്ടിൽ ആർക്കാണ് തത്രപ്പാടെന്ന ചോദ്യം ഉത്തരം അർഹിക്കുന്നില്ല. എഴായിരം കോടി രൂപമുടക്കി ആയിരക്കണക്കിന് ഹെക്ടർ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു നടത്തുന്ന വികസന പദ്ധതി ആർക്ക് വേണ്ടിയാണെന്ന ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം പറയേണ്ടതില്ലെന്ന നിലപാട് പ്രാകൃതമായ, ഏകാധിപത്യപരമായ വികസന സംസ്കാരത്തിന്റെ സൂചനയാണ്. ആഗോളവത്ക്കരണ കാലത്തെ വികസനത്തിന്റെ പൊതു രീതിയാണിത്. ഒരു പക്ഷെ ഈ പദ്ധതി കൊണ്ട് ഗുണമുണ്ടാകുന്ന ഒരൊറ്റ സാധാരണക്കാരനേയും പദ്ധതിയുടെ ഏറ്റവും വലിയ പിന്തുണക്കാരായ മനോരമയ്ക്ക് പോലും കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ലെന്നതുമാകാം. കേരളത്തിലെ സാധാരണക്കാരാരും ഈ പാതയുടെ ഗുണഭോക്താവല്ലെന്നതാണ് സത്യം.

5. നിലവിലുള്ള ദേശീയ പാതകൾ വികസിപ്പിക്കാനാവില്ലെന്ന വാദവും തെറ്റാണ്. ദേശീയ പാത-17 വികസിപ്പിക്കാനുള്ള നടപികൾ കേന്ദ്രസർക്കാർ തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു. തിരുവനന്തപുരം മുതൽ ചേർത്തല വരെയുള്ള 200 കി.മീ. ദേശീയ പാത വികസിപ്പിക്കുവാൻ കേന്ദ്രസർക്കാർ പണം അനുവദിച്ച് കഴിഞ്ഞു. രണ്ടാം ഘട്ടമായി ബാക്കി ഭാഗവും നിർമ്മിക്കാവുന്നതാണ്. ഈ പാത വികസിപ്പിക്കാൻ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് വൈഷമ്യം നഗരങ്ങളിൽ മാത്രമാണ്. അവിടെ ബൈപ്പാസുകൾ നിർമ്മിച്ച് പാത വികസിപ്പിക്കാം.

6. ചൈനയിൽ എക്സ്പ്രസ് പാതയുണ്ടെന്നുള്ളത് കേരളത്തിൽ അത് നിർമ്മിക്കാനുള്ള ന്യായീകരണമല്ല. ചൈനയിൽ മാത്രമല്ല, ഗൾഫ് രാജ്യങ്ങളിലും ഉണ്ട്. യൂറോപ്പിലെ മിക്ക രാജ്യങ്ങളിലും ഉണ്ട് പക്ഷേ, അവയ്ക്കൊന്നിനും കേരളത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിയല്ല. കേരളത്തിന്റെ സവിശേഷത കിഴക്ക് പടിഞ്ഞാറ് ദിശയിലുള്ള നീരൊഴുക്കാണ്. കിഴക്ക് ഉയർന്നതും പടിഞ്ഞാറ് വളരെ താഴ്ന്നതും . ഇതിനിടയ്ക്കുള്ള ദൂരം വളരെ കുറവും. ഇതിനെ ഖണ്ഡിച്ച്കൊണ്ട് കുറുകെയാണ്

ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിസര സംരക്ഷണ നിയമ (Environment Protection Act) പ്രകാരം എല്ലാ വലിയ പദ്ധതികൾക്കും പരിസര സംബന്ധമായ ക്ലിയറൻസ് കിട്ടേണ്ടതാണ്. ഇതിന്റെ ഒന്നാം ഷെഡ്യൂൾ പ്രകാരം ഹൈവേയുടെ പരിസര ആഘാത പത്രിക തയ്യാറാക്കി പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിന് വിധേയമാക്കിയാണ് അനുമതി നല്കേണ്ടത്. ഇത്തരത്തിൽ ഒരു പഠനം നിർദ്ദിഷ്ട എക്സ്പ്രസ്സ് വേയുടെ കാര്യത്തിൽ നടന്നിട്ടില്ല. അതേ സമയം പൊതു മരാമത്ത് മന്ത്രി സമവായത്തിന്റേയും സുതാര്യതയുടേയും കാര്യമാണ് എപ്പോഴും പറയുന്നത്.

പുതിയ പാത വരുന്നത്. ഇതിൽ നിന്ന് വ്യത്യസ്തമായ ഭൂപ്രകൃതിയുള്ളതും ജനസാന്ദ്രത കുറഞ്ഞതുമായ രാജ്യങ്ങളിൽ ഉണ്ടായ വികസനത്തെ അതേപടി കേരളത്തിൽ പറിച്ച് നടാൻ ശ്രമിക്കുന്നത് വിവരക്കേടാണ്.

കേരളത്തിന് മതിയായ ഗതാഗത സംവിധാനമുണ്ടോ?

കേരളത്തിലാകെ 1,60,000 കി.മീ. നീളത്തിൽ റോഡുകളുണ്ട്. 38683 ച.കി.മീ ആണ് കേരളത്തിന്റെ ആകെ വിസ്തീർണ്ണം. 1 ച.കി.മീ.-ൽ 4 കിലോമീറ്റർ റോഡ് ഉണ്ട്. അഖിലേന്ത്യാതലത്തിൽ ഇത് 0.7 കി.മീ/ ച.കി.മീ. ആണ്. കേരളത്തിന്റെ തെക്ക് വടക്കായി രണ്ട് ദേശീയ പാതകളുണ്ട്. വാളയാർ മുതൽ കളിയിക്കാവിള വരെ 416.80 കി.മീ. നീളത്തിൽ NH 47, തലപ്പാടി മുതൽ ഇടപ്പള്ളി വരെ 420.80 കി.മീ. നീളത്തിൽ. NH 17 , കൂടാതെ വേറെ 6 ദേശീയ പാതകളും.

പഞ്ചായത്തുകളുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ 87,094 കി.മീ., പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ 21,508 കി.മീ., നഗരസഭകളുടെ 477.84 കി.മീ., മുനിസിപ്പാലിറ്റികളുടെ 3193.50 കി.മീ. എന്നിങ്ങനെയും റോഡുകളുണ്ട്. ഇവ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് ഇനിയും ഏറെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. ഗ്രാമീണ റോഡുകളിൽ 76%വും PWD റോഡുകളിൽ 7% വും ഇനിയും ടാർ ചെയ്യാനുണ്ട്. PWD റോഡുകളിലെ 171 പാലങ്ങളും 1371 കലുങ്കുകളും സുരക്ഷിതമല്ല. (Economic Review 2002) ഇവയൊക്കെ അടിയന്തിരമായി നന്നാക്കേണ്ടതാണ്. അവ ചെയ്യണം. ദേശീയ പാതകൾ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള തുക കേന്ദ്രസർക്കാർ തരണം. അവ ചെയ്യണം. 1993 -ൽ പ്രഖ്യാപിച്ച കൊല്ലം -കോട്ടപ്പുറം തീരദേശ ജലപാത പതിനൊന്നാം വർഷത്തിലും യാഥാർഥ്യമായിട്ടില്ല. അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണവും അപകടസാധ്യതയും താരതമ്യേന കുറവും തൊഴിൽ സാധ്യത കൂടുതലുള്ളതുമാണ് ജലഗതാഗതം

റൈറ്റ് ഓഫ് വേ

കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ നിയമപ്രകാരം റയിൽവേ, റോഡ്, ഹൈവേ തുടങ്ങിയ പദ്ധതികൾ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ നിർദ്ദിഷ്ട പദ്ധതി പ്രദേശത്തിന്റെ രണ്ട് വശത്തുമായുള്ള 10 കി.മീ. വീതിയിൽ ഉടനീളം പ്രദേശത്തെ പാരിസ്ഥിതിക സ്വഭാവങ്ങൾ പഠിച്ചിരിക്കണം. ഈ പ്രദേശത്തെ റൈറ്റ് ഓഫ് വേ എന്നാണ് വിളിക്കുന്നത്. ഈ മേഖലയുടെ ഭൂമിശാസ്ത്ര ഘടന, മൺസ്വഭാവം, നീരൊഴുക്ക്, കാലാവസ്ഥ, മണ്ണ്, വായു-ജലം-ശബ്ദമലിനീകരണം, ഭൂവിനിയോഗം, സാമൂഹ്യസാമ്പത്തിക സ്ഥിതി ഇവയൊക്കെ പഠിക്കണം. നിർദ്ദിഷ്ട എക്സ്പ്രസ് വേയുടെ റൈറ്റ് ഓഫ് വേ സംബന്ധിച്ച ഇത്തരം പഠനങ്ങൾ ഒന്നും സർക്കാർ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടില്ല.

എന്നും ചരക്കുഗതാഗതത്തിന് മാത്രമല്ല. മനുഷ്യസഞ്ചാരത്തിനും ടൂറിസ്റ്റ് യാത്രയ്ക്കും ഉപകാരപ്പെടും വിധം ഇത് വികസിപ്പിക്കണമെന്നും വാദിച്ച് മലയാള മനോരമ 2001 ഓഗസ്റ്റ് 23 ന് മുഖപ്രസംഗവും എഴുതിയിരുന്നു. ജലപാതയിൽ നിന്ന് സൂപ്പർ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിലേയ്ക്ക് എടുത്ത് ചാടാൻ ഒരു നീതിമത്കരണവും ആർക്കും പറയാനില്ലെന്നിരിക്കെ പുതിയ പാത കേരളത്തിൽ ആവശ്യമില്ലെന്ന് വ്യക്തം.

ഇപ്പോഴത്തെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ തന്നെ ഒട്ടനവധി പുതിയ റോഡ് പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. പൊന്നാനി-വെങ്ങളം പ്രദേശങ്ങളെ ബന്ധപ്പെടുത്തി 70 കി.മീ. ദൈർഘ്യത്തിൽ തീര പശ്ചിമ ഹൈവേ ബേപ്പൂർ പ്രദേശത്തെ ചെറിയ തുറമുഖങ്ങളെ പരസ്പരം ബന്ധപ്പെടുത്താൻ ഉപകരിക്കുമെന്നും കൊച്ചി-കോഴിക്കോട് യാത്രാദൂരം 30 കി.മീ. കുറയ്ക്കുമെന്നും സർക്കാർ അവകാശപ്പെടുന്നു. 1600 കോടി രൂപ മുതൽ മുടക്കുള്ള റോഡ് വികസനത്തിനുള്ള ലോകബാങ്ക് പദ്ധതിയും നടക്കുന്നുണ്ട്. ഇവയ്ക്കെല്ലാമിടയിൽ പുതിയ റോഡിന്റെ പ്രസക്തിയെന്താണ്?

ഇവകൂടാതെ 624.90 കി.മീ. റയിൽവേയുമുണ്ട്. ഇതിൽ ചെറിയൊരു ഭാഗം ഒഴിവാക്കിയാൽ ബാക്കി മുഴുവനും തിരുവനന്തപുരം- കാസർകോഡ് യാത്രയ്ക്കുള്ളതാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള റയിൽ പാത ഇരട്ടിപ്പിക്കുന്നതിന് സൂപ്പർ ഹൈവേയുടെ ചെലവിന്റെ പകുതിയേവരൂ. ശരാശരി 10 മണിക്കൂർകൊണ്ട് ഈ ദൂരം യാത്ര ചെയ്യാം. ഇവയെല്ലാം തെളിയിക്കുന്നത് പുതിയൊരു എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ ആവശ്യമില്ലെന്നാണ്.

നിലവിലുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേകൾ വികസിപ്പിക്കുക സാധ്യമാണോ? അല്ലെന്നാണ് കേരള റോഡ്സ് ആൻഡ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ വിശദീകരിക്കുന്നത്. 3 കാരണങ്ങളാണ് ഇവർ പറയുന്നത്. ഒന്നാമത്തേത് ഇതിനായി ധാരാളം കെട്ടിടങ്ങൾ, ആരാധനാലയങ്ങൾ എന്നിവ പൊളിച്ചുമാറ്റണം, കൂടുതൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കണം. ഭൂമിക്ക് വിലകൂടുതലാണ് തുടങ്ങിയവയാണ്. എന്നാൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഈ ഹൈവേകൾ വികസിക്കാനുള്ള ശ്രമം ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. യഥാർഥ പ്രശ്നമതല്ല. NH 47 ഉം NH 17 ഉം വികസിപ്പിക്കാൻ മറ്റു രണ്ട് തടസ്സങ്ങൾകൂടി KRBDC വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ട്. അവ താഴെ പറയുന്നവയാണ്.

1. എല്ലാവർക്കും സൗജന്യമായി പ്രവേശിക്കാൻ കഴിയുന്ന NH 47, NH 17 എന്നിവ പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കപ്പെടുന്ന ഹൈവേയാക്കാൻ സാധ്യമല്ല.

2. ഇവിടെ ഇനി ടോൾ ഏർപ്പെടുത്തിയാൽ ജനങ്ങൾ പ്രതിഷേധിക്കും.

സത്യത്തിൽ ഇതാണ് യഥാർഥ ലക്ഷ്യം. പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങൾ ഇപ്പോൾ സൗജന്യമായി ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. ഇത്തരം അടിസ്ഥാന മേഖലകളിൽ പോലും

ടോൾ എന്ന ആശയത്തിന് സ്വീകാര്യതയുണ്ടാക്കുകയും എല്ലാ സേവനത്തിനും പണം കൊടുക്കണമെന്ന ആശയം വളർത്തുകയുമാണ് ലക്ഷ്യം. പ്രവേശനം നിയന്ത്രിക്കപ്പെടുന്ന ഈ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ പുതിയ വികസന നയത്തിന്റെ ഉല്പന്നമാണ്. കേരളത്തിന്റെ സവിശേഷ ആവശ്യങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ രൂപപ്പെട്ടതല്ല.

ഇപ്പോൾ പുതിയ ഉപയോഗമില്ലെങ്കിലും പുതിയൊരു റോഡല്ലേ? അതു വന്നോട്ടെ. എന്നെങ്കിലും ഗുണപ്പെട്ടാലോ?

ഒറ്റ നോട്ടത്തിൽ ശരിയെന്ന് തോന്നുന്ന ഒരു ചോദ്യമാണിത്. സാധാരണക്കാർ ഈ ചോദ്യത്തിൽ കുടുങ്ങിപ്പോകാനിടയുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് എന്താണ് ഈ പാതയുടെ കുഴപ്പങ്ങൾ എന്ന് പരിശോധിക്കാം.

1. ഇതുവരെ വിശദീകരിച്ചതിൽ നിന്ന് വ്യക്തമാകുന്നത് പോലെ ഇതൊരനാവശ്യ പദ്ധതിയാണ്.

2. പാത സാധാരണയാത്രക്കാർക്ക് വേണ്ടിയുള്ളതല്ല. ടോൾ നല്കാൻ കഴിവുള്ളവരും സ്വകാര്യ വാഹനത്തിൽ ദീർഘ സഞ്ചാരം വേണ്ടി വരുന്നവർക്കും ഉള്ളതാണ്. അതിനുള്ള നഷ്ടം എല്ലാവരും സഹിക്കുകയും വേണം. പാത ഉപയോഗിക്കാത്തവരും പെട്രോൾ സെസ്സ് നല്കണം. പെട്രോൾ വില വർധിക്കുന്നത് മൂലമുള്ള ജീവിതച്ചെലവ് വർധന പാത ഉപയോഗിക്കാത്തവരും സഹിക്കണം.

ഇപ്പോൾതന്നെ ഹൈവേ വികസനത്തിന് കേന്ദ്രസർക്കാർ ഏർപ്പെടുത്തിയ സെസ്സ് പിരിച്ചെടുക്കുന്നുണ്ട്. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുടെ സെസ്സ് കൂടിയാകുമ്പോൾ സാധാരണക്കാരന് താങ്ങാവുന്നതിലേറെയാവും. ഒരിക്കൽ പോലും എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത വലിയൊരു വിഭാഗത്തിന് ഇതിനായി സെസ്സ് നല്കേണ്ടിവരും. ഇരുചക്ര-മുച്ചക്ര വാഹന ഉടമകൾ, സ്വകാര്യബസ്സുടമകൾ, ചെറുകിട വാഹന ഉടമകൾ എന്നിവരുൾപ്പെടുന്ന ഈ വിഭാഗമാണ് അധികമുള്ളതും. ശരാശരി പ്രതിദിനം 100 ലിറ്റർ ഡീസൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന സ്വകാര്യബസ്സുടമ ഇപ്പോഴത്തെ കണക്കനുസരിച്ച് പ്രതിദിനം 100 രൂപ സെസ്സായി നല്കേണ്ടിവരും. മാസം ഇത് 3000 രൂപയാകും. ഓട്ടോറിക്ഷാക്കാരുടേയും ഇരുചക്ര വാഹന ഉടമകളുടേയും കാര്യം സമാനമാണ്. പ്രതിദിനം 5 ലിറ്റർ പെട്രോൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഓട്ടോറിക്ഷക്കാരൻ മാസം തോറും നല്കേണ്ടിവരുന്നത് 150 രൂപയാണ്. ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾക്ക് ശരാശരി 50 രൂപയെങ്കിലും അധികം ചെലവാകും.

ഇവിടെ പെട്രോൾ സെസ്സ് വരുമ്പോൾ ചരക്ക് ലോറികളും അന്തർസംസ്ഥാന സർവീസ് നടത്തുന്ന ബസ്സുകളും ഇന്ധനത്തിന് പൂർണമായും അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളെ ആശ്രയിക്കും. ഇന്ധന വിൽപനയെ ഇത് ബാധിച്ചേക്കാം. വില്പന നികുതി

വരുമാനം കുറച്ചേക്കാം. അന്തർ സംസ്ഥാന വാഹന ഗതാഗതം ഏറ്റവും കൂടുതലായി നടക്കുന്നത്. പാലക്കാട് -കോയമ്പത്തൂർ വഴിയാണ്. ഇവർക്ക് തൃശൂരിൽ മാത്രമേ ഹൈവേയുമായി ബന്ധപ്പെടേണ്ടി വരുന്നുള്ളൂ. പൊതുവേ ഇത്തരം യാത്രക്കാർ ഇതുപയോഗിക്കുവാനിടയില്ല.

3. ഈ പാത സംസ്ഥാനത്തിന് വലിയ സാമ്പത്തിക ബാധ്യത വരുത്തിവയ്ക്കുമെന്ന് പലരും മുന്നറിയിപ്പ് നല്കിയിരിക്കുന്നു. സർക്കാർ സ്വപ്ന പദ്ധതിയെന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കുമ്പോഴും പദ്ധതിക്ക് പണം മുടക്കാൻ ആരും വരുന്നില്ല. ആഗോള നിക്ഷേപക സംഗമത്തിൽ ഈ പദ്ധതി ഏറ്റെടുക്കുവാൻ ആരും വന്നില്ല. അതിന് ശേഷം വന്ന ചിലരാകട്ടെ എറണാകുളം - കോഴിക്കോട് ഭാഗം (കുന്നമംഗലം മുതൽ അത്താണിവരെ) ഏറ്റെടുക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് വായ്പയെടുത്ത് ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തിയാക്കാൻ നീക്കം നടത്തുന്നത്. ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തിയാക്കിയ ശേഷം പദ്ധതി പൂർണ്ണമായി യാഥാർഥ്യമാവുമെന്ന പ്രതീക്ഷയുണ്ടാക്കി നിക്ഷേപകരെ ആകർഷിക്കുകയാണ് ലക്ഷ്യം. ഇതിന് ശേഷവും നിക്ഷേപകർ താത്പര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചില്ലെങ്കിൽ BOT അടിസ്ഥാനത്തിലോ പൂർണമായും വായ്പ സ്വീകരിച്ചോ പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കേണ്ടിവരും. ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന് വൻ ബാധ്യത വരുത്തിവയ്ക്കും. ഒന്നുകിൽ വൻ സാമ്പത്തിക ബാധ്യത, അല്ലെങ്കിൽ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചത് പോലെ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഇതാണ് ഈ പാതയുടെ അനന്തരഫലം.

4. 696 കോടി രൂപ മുതൽ മുടക്കുന്ന സ്വകാര്യ കമ്പനിക്ക് 7000 കോടി രൂപയുടെ പാത സ്വന്തമായി കിട്ടും. ഇതൊരു വലിയ തട്ടിപ്പാണ്.

5. പാത താഴെപ്പറയുന്ന പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാം.

a. കുന്നും കുഴിയും താഴ്വരയും തോടും പുഴയും വയലും നിറഞ്ഞ ഇടനാട്ടിലൂടെ 4028 ഹെക്ടർ വിസ്തൃതിയുള്ള ഭീമൻ മൈതാന സദൃശമായ പാത വെട്ടിനിരത്തിപ്പടുത്തുയർത്തുകയാണ്. ഇത്രയും പ്രദേശത്ത് പെയ്യുന്ന മഴവെള്ളം ഭൂമിയിലേയ്ക്ക് കിനിഞ്ഞിറങ്ങുകയില്ല. അവ നഷ്ടമാകും.

b. പാതയുടെ പടിഞ്ഞാറ് വശത്ത് ജലക്ഷാമവും കിഴക്ക് വശത്ത് വെള്ളക്കെട്ടും സൃഷ്ടിക്കപ്പെടാം.

c. കിഴക്ക് പടിഞ്ഞാറായി ഒഴുകുന്ന ചെറിയ നീർച്ചാലുകൾ അടയും.

d. പാതയ്ക്കാവശ്യമായ മണ്ണും മെറ്റലും എവിടെ നിന്ന് ലഭിക്കും? വൻ തോതിലുള്ള മണ്ണ് നീക്കം ചെയ്യൽ പാരിസ്ഥിതികാപകടമുണ്ടാക്കും.

6. കേരളത്തിൽ കിഴക്ക് പടിഞ്ഞാറായി രണ്ടായിരത്തിലധികം ചെറുറോഡുകൾ ഉണ്ടെന്നാണ് കണക്ക്. ഇവയിൽ ആയിരമെണ്ണത്തിന് മേൽപാതകളും

കീഴ്പാതകളും ഉണ്ടാകും ബാക്കിയുള്ളവ അടഞ്ഞുപോകും. ഇത് പാത കടന്ന് പോകുന്ന പ്രദേശത്തെ ജനജീവിതം കൂടുതൽ ദുസ്സഹമാക്കും. ഈ പാതകൾ ഉപയോഗയോഗ്യമാക്കണമെങ്കിൽ ലിങ്ക് റോഡുകൾ വേറെ വേണ്ടിവരും.

7. ഇതുവരെ സർക്കാർ നടത്തിയ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി യുണ്ടായ കുടിയൊഴിപ്പിക്കലുകളൊന്നും സർക്കാർ കണക്കിൽ ഒതുങ്ങിയിട്ടില്ല. കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരവും കിട്ടിയിട്ടില്ല. നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളം ഒരു ഉദാഹരണമാണ്. എക്സ്പ്രസ്സ് പാതയ്ക്ക് വേണ്ടി 9400 കെട്ടിടങ്ങൾ പൊളിച്ചു മാറ്റേണ്ടിവരും. വീടും പരിസരവും അയൽപക്കബന്ധവും ഒക്കെയടങ്ങുന്ന ജൈവ പരിസരം ഉപേക്ഷിക്കേണ്ടിവരുന്ന ഇവരുടെ സ്ഥിതി ദയനീയമാകും.

8. നിർദ്ദിഷ്ട പാത ലാഭകരമാക്കാൻ വേണ്ടി മറ്റ് പാതകളിലെ ഗതാഗതവും ഇതുവഴി തിരിച്ച് വിടാനുള്ള സമ്മർദ്ദമുണ്ടാകും. മട്ടാഞ്ചേരിയിൽ BOT പാലം നിർമ്മിച്ചപ്പോൾ ഒരു തകരാറുമില്ലാത്ത പഴയപാലം അടച്ച് ടോൾ കമ്പനിക്ക് ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ സർക്കാർ ഒത്താശ ചെയ്തത് പോലെ സൂപ്പർഹൈവേ ലാഭകരമാക്കുന്നതിനായി ദേശീയ പാതകളുടെ സ്വാഭാവിക വികസനത്തെ തുരങ്കം വയ്ക്കാനിടയുണ്ട്. അവയുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ഒഴിവാക്കി ഇത് സാധിച്ചെടുക്കാം. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ നമ്മുടെ ഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ ശാസ്ത്രീയ വികസനത്തിന് പുതിയ പാത തടസ്സമായേക്കാം.

ഭൂമിതട്ടിയെടുക്കൽ ഒരു ഗൂഢലക്ഷ്യമാണോ?

പദ്ധതിയുടെ അടങ്കൽ തുക 7000 കോടി രൂപയാണെന്നു കണ്ടു. പദ്ധതിയിൽ പണം മുടക്കേണ്ട സ്വകാര്യ കമ്പനി 696 കോടി രൂപയാണ് മുടക്കേണ്ടത്. ഇപ്പോഴത്തെ സ്വകാര്യവത്കരണ ഭ്രമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു കാര്യം വ്യക്തമാണ്. പുതിയ റോഡ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നത് ഈ സ്വകാര്യ കമ്പനിയായിരിക്കും. അതായത് 696 കോടി രൂപ ചെലവഴിക്കുന്നകമ്പനിക്ക് 7000 കോടി ആസ്തിയുള്ള എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുടെ നിയന്ത്രണം ലഭിക്കും. 100 മീറ്റർ വീതിയിലാണ് സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. 8 മീറ്റർ വീതിയുള്ള 8 വരിപ്പാതയ്ക്ക് 64 മീറ്റർ വീതിവേണം. ബാക്കി 36 മീറ്റർ എന്തിനാണ്. ? റോഡിന് ഇരുവശവും 'ഷോൾഡർ' ആയി ഓരോ നാട വേണ്ടിവരും. ബാക്കി ഭൂമിയോ? ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളോ ചെറിയ കടകളോ ഈ റോഡിനെ സംബന്ധിച്ച് അപ്രസക്തമാണ്. കാരണം 5½ മണിക്കൂർ കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം- കാസർകോഡ് യാത്ര പൂർത്തിയാക്കേണ്ടവരാണ് ഇതിലെ യാത്രക്കാർ. അവർക്ക് ഏതാനും വിശ്രമകേന്ദ്രങ്ങൾ മതിയാകും. ഇതിനിടയ്ക്കുള്ള ബാക്കി ഭൂമി എന്തിനുപയോഗിക്കും. ? ഒരു പക്ഷേ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ തന്നെ നിർമ്മിച്ചേക്കാം. പക്ഷെ അവ ലക്ഷ്യമിടുന്നത് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിലെ യാത്രക്കാരെയായിരിക്കില്ല. റോഡിന് ഇരുവശത്തുള്ള

താമസക്കാരെയാവും. റോഡിൽനിന്ന് പുറത്തേയ്ക്ക് തുറന്ന ഷോപ്പിംഗ് കോപ്ല ക്സ്സുകൾ വരാനിടയുണ്ടെന്നർത്ഥം. ഇവയുടെ ഉടമസ്ഥർ ആരായിരിക്കും റോഡ് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന കമ്പനി തന്നെയാകുമോ? അതോ അവർ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സ് നിർമ്മിച്ച് വാടകയ്ക്ക് നല്കുമോ? അതുമല്ലെങ്കിൽ ഇത്തരം ആവശ്യ ങ്ങൾക്ക് ഈ ഭൂമി തന്നെ വാടകയ്ക്ക് നല്കുമോ? ഒരു പക്ഷെ റോഡിന്റെ ഒന്നോ രണ്ടോ ഘട്ടം പൂർത്തിയായിക്കഴിഞ്ഞാൽ അത് സാമ്പത്തികമായി നഷ്ടമാണെന്ന് കണ്ടാൽ തുടർന്നുള്ള ഭാഗങ്ങൾ ഒഴിവാക്കപ്പെടുമോ? അങ്ങനെ സംഭവിച്ചാൽ ഇവിടെ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ മാത്രമായിരിക്കാം വരാൻ പോകുന്നത്. അതാണ് ഇതിന്റെ പിന്നിൽ ഒരു റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ബിസിനസ്സ് തന്നെ ലക്ഷ്യമിടു ന്നുണ്ടാകാം. റോഡ് വന്നാലും റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് തന്നെ ആവാം മുഖ്യ ലക്ഷ്യം. ഇപ്പോ ഴത്തെ വികസന/സാമ്പത്തിക നയങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇത്തരം സാധ്യത കൾ തള്ളിക്കളയാനാവില്ല.

ഇവയെല്ലാം ഉത്കണ്ഠകൾ മാത്രമല്ലേ? തെളിയിക്കപ്പെട്ടവയല്ലല്ലോ?

തീർച്ചയായും ഉത്കണ്ഠകളാണ്. അവ പരിഹരിക്കുന്നതിന് ചില സർക്കാർ നടപടികൾ ആവശ്യമുണ്ട്. ഒന്നാമതായി ഇത് സംബന്ധിച്ച് നടന്ന മൂന്ന് പഠന ങ്ങളും പരസ്യപ്പെടുത്തണം. അവ ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ ചർച്ച ചെയ്യണം. പദ്ധതി യുടെ പരിസരാഘാത പത്രിക തയ്യാറാക്കിയതായി ഒരിടത്തും പറയുന്നില്ല. അതു ടനെ തയ്യാറാക്കണം.

കേരളത്തിലെ ഗതാഗത വികസനത്തിന് എന്താണ് ചെയ്യേണ്ടത്?

കേരളത്തിൽ തെക്ക് വടക്ക് ഒരു ദീർഘദൂര യാത്രാ സംവിധാനം ആവശ്യമാ ണ്. ഇന്നുള്ള റയിൽവേ സംവിധാനത്തിലെ പോരായ്മകൾ പരിഹരിച്ച് ഇതുണ്ടാക്കി യെടുക്കാം. ഒന്നാമതായി റെയിൽവേ ലൈൻ ഇരട്ടിപ്പിക്കുകയും വൈദ്യുതീകരി ക്കുകയും വേണം. ഇതിന് സമാന്തരമായി രണ്ട് നാഷണൽ ഹൈവേകളും എം.സി. റോഡും ഉണ്ട്. ഇവയും ശാസ്ത്രീയമായി പരിപാലിച്ച് അറ്റകുറ്റപ്പണിചെയ്യണം. ഇതാ യിരിക്കണം കേരളത്തിലെ കര ഗതാഗതത്തിന്റെ നട്ടെല്ല്. കിഴക്ക് നിന്നും പടിഞ്ഞാ റുനിന്നും ധാരാളം ചെറുറോഡുകൾ ഈ നട്ടെല്ലിനോട് ബന്ധിപ്പിക്കണം. കേരള ത്തിന്റെ ഏത് പ്രദേശത്ത് നിന്നും എങ്ങോട്ടും യാത്ര ചെയ്യാൻ ഇതുമൂലം സാധ്യ മാകും

ഇത് സാധ്യമാകണമെങ്കിൽ രണ്ടാമത് ചെയ്യേണ്ടത് ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ മെച്ച പ്പെടുത്തുകയാണ്. ചരക്ക്ഗതാഗതത്തിന് അനുയോജ്യം റെയിൽവേയും ജലപാ തകളുമാണ്. പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട ജലപാതകളുടെ പണി തുടങ്ങണം. പുതിയ ജല പാതാ സാധ്യതകൾ കണ്ടെത്തണം. ഇത്തരം നിർദ്ദേശങ്ങളൊക്കെ നേരത്തെ ഉള്ള താണ്. വിവിധ കാലങ്ങളിൽ പലതരം പ്രഖ്യാപനങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. ചുരുക്കത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ ഗതാഗത സംവിധാനം ഈ രൂപത്തിലായിരിക്കണമെന്ന് ഒറ്റ വാക്യ

സർക്കാർ വെളിപ്പെടുത്തട്ടെ

1. പ്രോജക്ട് ബാധിത കുടുംബങ്ങളുടെ സ്ഥിതി ദാരിദ്ര്യ രേഖയ്ക്ക് താഴെയുള്ളവരുടേയും മുകളിലുള്ളവരുടേയും എണ്ണം.
2. ഇവിടെയുള്ള പട്ടികജാതി /പട്ടികവർഗ കുടുംബങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ.
3. ഈ കുടുംബങ്ങളുടെ വരുമാന സ്രോതസ്സുകൾ
4. താമസ സ്ഥലങ്ങൾ, വീടുകളുടെ സ്വഭാവം
5. ഓരോ കുടുംബത്തിന്റേയും കൈവശ കൃഷിഭൂമിയുടെ അളവ്.

ഇവയൊക്കെ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് മാത്രമേ പുനരധിവാസ പദ്ധതി തയ്യാറാക്കാനാകൂ. ഇവയൊന്നും പരിശോധിക്കാതേയും പരിഗണിക്കാതേയും ഇവരെ തികച്ചും യാന്ത്രികമായി മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കുന്നത് വലിയ സാമൂഹ്യ സാമ്പത്തിക ദുരിതങ്ങളുണ്ടാക്കും. പുനരധിവാസ പദ്ധതിയുടെ വിശദാംശങ്ങൾ സർക്കാർ വെളിപ്പെടുത്തട്ടെ.

ത്തിൽ പറയാം.

തെക്ക് വടക്ക് ഒരു വലിയ കേന്ദ്ര സംവിധാനം. ഇതിന് നാഷണൽ ഹൈവേകളും റയിൽവേയും എം.സി.റോഡും. ഇവയോട് ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കിഴക്ക് പടിഞ്ഞാറായി മെച്ചപ്പെട്ട ഗ്രാമീണ റോഡുകൾ, ചരക്കുഗതാഗതത്തിന് റയിൽവേയും ജലപാതയും. ഇവയൊന്നും ചെയ്യാതെ പുതിയ എക്സ്പ്രസ്സ് പാതയ്ക്ക് വേണ്ടി വാദിക്കുന്നത് വികസനത്തെ സഹായിക്കുകയില്ല. അഥവാ ഇവയെല്ലാം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. എക്സ്പ്രസ്സ് വേ അധിക സൗകര്യമാണെന്ന് (കൂടുതൽ പണമുള്ളവർക്ക്) വാദിക്കുകയാണെങ്കിൽ അത്തരം ഒരു പദ്ധതിക്ക് കേരളത്തിന്റെ പതിനായിരത്തിലധികം ഏക്കർ ഭൂമി മാറ്റിവയ്ക്കാൻ നാം അനുവദിക്കുകയില്ലെന്ന് തീരുമാനിക്കണം.

ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങളെ തുറന്ന് കാട്ടുക

കേരളത്തിന്റെ വികസന മാതൃകയ്ക്ക് ഒരു ദരിദ്ര പക്ഷപാതിത്വമുണ്ട്. അധ്വാന സൗഹൃദപരമായ ഒരു വികസന സമീപനമായിരുന്നു അതെന്ന് പറയാം. പൊതു പണം ഉപയോഗിച്ച് ദരിദ്രരേയും ദുർബലരേയും സഹായിക്കുകയെന്ന സമീപനം അതിലുണ്ടായിരുന്നു. ഈ വികസന സംസ്കാരം ഉപേക്ഷിക്കുകയാണ്. വിദ്യാഭ്യാസം, ആരോഗ്യം, തൊഴിൽ തുടങ്ങിയ ഏത് മേഖലയിലും അധ്വാന സൗഹൃദത്തിന് പകരം നിക്ഷേപക സൗഹൃദം വളർന്ന് വരുന്നു. നിക്ഷേപക സൗഹൃദമെന്നാൽ സമ്പന്ന സൗഹൃദമെന്നേ അർഥമുള്ളൂ. എല്ലാവരിൽനിന്നും പെട്രോൾ ലെവി പിരിച്ച്, എല്ലാവരും കഷ്ടനഷ്ടങ്ങൾ സഹിച്ച് സമ്പന്നർക്ക് യാത്ര ചെയ്യാനുള്ള പാതയൊരുക്കുകയെന്നതും ഈ നയത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്. ഇത്തരം ജനവിരുദ്ധ നയങ്ങളെ എതിർത്ത് തോല്പിക്കാൻ ജനങ്ങൾ മുന്നിട്ടിറങ്ങേണ്ടതുണ്ട്.

എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ
കവാടം
നാഷണൽ ഹൈവേകൾ
എം.സി. റോഡ്

ചാലിങ്കൽ
തളിപ്പറമ്പ്
കൂത്തുപറമ്പ്
മുണ്ടോട്ട്
കുന്നമംഗലം
പൂളിക്കൽ
കോട്ടക്കൽ
പാറന്നൂർ
തൃശൂർ
കല്ലേറ്റുംകര
അത്താണി
പുത്തൻകുരിശ്
കുറവിലങ്ങാട്
പാമ്പാടി
ഇരവിപേരൂർ
ചെങ്ങന്നൂർ
എഴുകോൺ
കുളമട
പള്ളിപ്പുറം

എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന താൽകാലിക അലൈൻമെന്റ്

എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ കടന്നുപോകുന്ന പഞ്ചായത്തുകൾ

1. പുല്ലൂർ - വെരിയ (M)
2. കോടോം - ബേളൂർ (M)
3. കിനാനൂർ- കരിന്തളം (P)
4. കയ്യൂർ - ചീമേനി (M)
5. കാങ്കോൽ ആലപ്പടമ്പ (P)
6. പെരിങ്ങാം - വയ്ക്കര (തെക്ക് - പടിഞ്ഞാറ്)
7. എരമം - കുറ്റൂർ (M)
8. കടന്നപ്പള്ളി പാണപ്പുഴ (M)
9. പരിയാരം (M)
10. കുറുമാത്തൂർ (M)
11. മയ്യിൽ (M)
12. കുറ്റ്യാട്ടൂർ (M)
13. കൂടാളി (W)
14. അഞ്ചരക്കണ്ടി (M)
15. വേങ്ങാട്ട് (M)
16. കോട്ടയം (L)
17 മൊകേരി (C)
18 പന്ന്യനാൽ (E)
19 പെരുങ്ങുളം (M)
20 എടച്ചേരി (E)
21 പുറമേരി (W)
22 ആയഞ്ചേരി (W)
23 വില്യാപ്പള്ളി (E)
24 ചെറുവണ്ണൂർ (W)
25 മേപ്പയൂർ (M)
26 അരിക്കുളം (M)
27 നടുവണ്ണൂർ (W)
28 ഉള്ള്യേരി
29 അത്തോളി (E)
30 കാക്കൂർ (W)
31 ചേളന്നൂർ (M)
32 മടവൂർ (W)
33 കുരുവട്ടൂർ (E)
34 കുന്നമംഗലം
35 പെരുവയൽ (M)
36 വാഴയൂർ (E)
37 ചെറുകാവ് (M)
38 പുളിക്കൽ
39 കൊണ്ടോട്ടി (W)
40 വേങ്ങര (M)
41 ഊരകം (W)
42 പറപ്പൂർ (E)
43 കോട്ടയ്ക്കൽ
44 മാറാക്കര(M)
45 വളാഞ്ചേരി(M)
46 കുറ്റിപ്പുറം (E)
47 പട്ടിത്തറ (M)
48 ചാലിശ്ശേരി(E)
49 കടവല്ലൂർ(E)
50 കടങ്ങോട് (W)
51 ചൂണ്ടൽ
52 കൈപ്പറമ്പ(M)
53 മുളംകുന്നത്തുകാവ് (M)
54 അടാട്ട് (E)
55 അയ്യന്തോൾ (M)
തൃശൂർ കോർപ്പറേഷൻ
56 കൂർക്കഞ്ചേരി(M)
തൃശൂർ കോർപ്പറേഷൻ
57 അവിണിശ്ശേരി

58 വല്ലച്ചിറ(M)
59 പറപ്പൂക്കര (M)
60 മുരിയാട് (M)
61 ആളൂർ
62 കാടുകുറ്റി(W)
63 അന്നമനട(M)
64 നെടുമ്പാശ്ശേരി(W)
65 ചെങ്ങമനാട്
66 കീഴ്മാട് (M)
67 വെങ്ങോല (W)
68 പുത്തൻ കുരിശ്
69 രാമമംഗലം (M)
70 പാമ്പാക്കുട(M)
71 തിരുമാറാടി (W)
72 ഇലഞ്ഞി(W)
73 ഞീഴൂർ (E)
74 കുറവിലങ്ങാട്
75 കാണക്കാരി (E)
76 ഏറ്റുമാനൂർ (M)
77 അയർക്കുന്നം (M)
78 പാമ്പാടി
79 കറുകച്ചാൽ (M)
80 കുന്നന്താനം
81 കവിയൂർ (E)
82 കല്ലൂപ്പാറ (W)
83 ഇരവിപേരൂർ
84 മുളക്കുന്നം
85 കുളനട
86 പന്തളം (W)
87 തുമ്പമൺ (E)
88 പള്ളിക്കൽ (M)
89 കടമ്പനാട് (M)
90 കുന്നത്തൂർ (W)
91 എഴുകോൺ
92 കരിപ്ര (കൊട്ടാരക്കര Bl)
93 പൂയപ്പള്ളി (W)
94 കല്ലുവാതുക്കൽ (M)
95 നാവായികുളം
96 കരവാരം
97 ആറ്റിങ്ങൽ (മുനിസിപ്പാലിറ്റി)
98 മംഗലപുരം (E)
99 പോത്തൻകോട് (W)
100 അണ്ടൂർകോണം (E)
101 കഴക്കൂട്ടം

M - മധ്യത്തിലൂടെ
E - കിഴക്ക് അതിർത്തിചേർന്ന്
W - പടിഞ്ഞാറ് അതിർത്തി ചേർന്ന്
P - ഭാഗിഗമായി

ജലനിധിയും കേരളത്തിന്റെ ജലഭാവിയും

ജലം ഒരു നിധിയാണെന്ന് കേരളസർക്കാരിനെ പഠിപ്പിച്ചത് ലോകബാങ്ക് ആണ്. അതുകൊണ്ട് അതാർക്കും വെറുതെ കൊടുക്കരുതെന്നും അതിന്റെ വിതരണം ആവശ്യാധിഷ്ഠിതം ആയിരിക്കണമെന്നും അവർ ഉപദേശിക്കുന്നു. ആവശ്യാധിഷ്ഠിതം എന്നതിന് ഇവിടെ അർത്ഥം കുടിനീര് ലഭിക്കാനില്ലാത്ത അവസ്ഥ എന്നതിനേക്കാൾ പണം മുടക്കാനുള്ള ശേഷി എന്നാണ്. ഇതാണ് കേരളസർക്കാർ നടപ്പാക്കുന്ന ജലനിധി പദ്ധതിയുടെ തത്വശാസ്ത്രം. കേരള ഗ്രാമീണ ജലവിതരണ ശുചിത്വ പദ്ധതി എന്ന് കേരളസർക്കാരും ലോകബാങ്കും വിളിക്കുന്ന പദ്ധതിയുടെ കേരളത്തിലെ പേര് ജലനിധി എന്നാണ്. 450 കോടി രൂപയാണ് മൊത്തം പദ്ധതി അടങ്കൽ. 2000 ഒക്ടോബറിൽ ധാരണാപത്രം തയ്യാറാക്കുകയും 2001 ജനുവരിയിൽ നിലവിൽ വരികയും ചെയ്ത ഈ പദ്ധതിയുടെ കാലാവധി ആറ് വർഷമാണ് (2001 - 2006).

മേൽ കാലാവധിക്കുള്ളിൽ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട എൺപത് ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിലായി 3 ലക്ഷം വീടുകളിലെ 15 ലക്ഷം ഗുണഭോക്താക്കൾക്ക് കുടിവെള്ളം എത്തിക്കുകയാണ് പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യം. പദ്ധതി അടങ്കലിലെ 300 കോടി രൂപ പലിശയോടെ തിരിച്ചടക്കേണ്ട കടമാണ്. അത് 35 വർഷം കൊണ്ട് തിരിച്ചടയ്ക്കണം. പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ നാല് പ്രധാന നടന്മാർ ഉണ്ട്. കേരള ഗ്രാമീണജലവിതരണ ഏജൻസിയാണ് ഒന്നാമത്തേത്. സംസ്ഥാനതലത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ട ഒരു സ്വയംഭരണസംഘമാണിത്. പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിലെ ഭരണസമിതിയാണ് രണ്ടാമത്തേത്. നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് നേതൃത്വം നല്കുന്ന ഗുണഭോക്തൃസമിതി (B.G.) മൂന്നാമത്തേതും ഇവരെ സഹായിക്കുന്ന സഹായസന്നദ്ധസംഘടന നാലാമത്തേതും.

കേരള ഗ്രാമീണ ജലവിതരണ ശുചിത്വപദ്ധതി ആറ് ജില്ലകളിലാണ് നടപ്പാക്കപ്പെടുന്നത്. അതിൽ നാലുജില്ലകളിൽ ജലനിധി എന്ന പേരിൽ നടക്കുന്നു. തൃശൂർ, പാലക്കാട്, കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം എന്നീ ജില്ലകളിൽ കേരളഗ്രാമീണ ജലവിതരണ

ഏജൻസി നേതൃത്വം നല്കുന്ന പദ്ധതിയാണ് ജലനിധി. കൊല്ലം, കാസർകോട് ജില്ലകളിൽ രാജീവ്ഗാന്ധി കുടിവെള്ള മിഷന്റെ കീഴിൽ ജില്ലാ പഞ്ചായത്താണ് പദ്ധതിക്ക് നേതൃത്വം നല്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ മറ്റ് ജില്ലകളിലേക്കും ജലനിധി വ്യാപിപ്പിക്കുവാൻ സംസ്ഥാനസർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അഞ്ച് ബാച്ചുകളിലായി നടപ്പിലാക്കാൻ ലക്ഷ്യമിട്ട ഈ പദ്ധതി അതിന്റെ 4ഉം 5ഉം ബാച്ചുകളിലായി കേരളത്തിലെ എല്ലാ ജില്ലകളിലേക്കും വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിന് 2004 ജനുവരിയിൽ സർക്കാർ തീരുമാനമെടുത്തിട്ടുണ്ട്. നിലവിൽ 4 ജില്ലകളിലെ 43 പഞ്ചായത്തുകളിൽ നടപ്പിലാക്കിയ പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ജില്ലകളിലുമായി 64 പഞ്ചായത്തുകളിലേക്ക് കൂടി വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് സർക്കാരിന്റെ പുതിയ തീരുമാനം.

വാഷിംഗ്ടൺ മുതൽ ഉദുമ വരെ

വാഷിംഗ്ടൺ ഡി. സി. യിലാണ് ലോകബാങ്കിന്റെ വാട്ടർ ആൻഡ് സാനിട്ടേഷൻ പ്രോഗ്രാമിന്റെ കേന്ദ്ര ആപ്പീസ്. വാട്ടർ ആൻഡ് സാനിട്ടേഷൻ പ്രോഗ്രാം (WSP) എന്നത് ആഗോള ജല പങ്കാളിത്തം (Global Water Partnership. GWP) എന്ന സംഘം പണം നല്കി നടപ്പാക്കുന്ന ഒന്നാണ്. ലോകബാങ്കിനെക്കൂടാതെ ഏഷ്യൻ വികസന ബാങ്കു മുതൽ യു. എൻ. ഡി. പി വരെ പതിനാറ് വിദേശ സാമ്പത്തിക ഏജൻസികൾ ചേർന്നതാണ് ആഗോള ജല പങ്കാളിത്തം. ഡബ്ളിയു. എസ്.പി.ക്ക് നാല് മേഖലാ ആപ്പീസുകൾ ഉണ്ട്. ദക്ഷിണേഷ്യൻ ആപ്പീസിന്റെ ചുമതലയിലാണ് വാട്ടർ സാനിറ്റേഷൻ പ്രോഗ്രാം. സൗത്ത് ഏഷ്യ (WSP.SA.) എന്ന പദ്ധതി. ഇതിന്റെ ഇന്ത്യയിലെ തന്ത്രപരമായ പങ്കാളി (Strategic Partner) ആണ് രാജീവ്ഗാന്ധി കുടിവെള്ള മിഷൻ. ഈ മിഷന്റെ ഭാഗമായാണ് കേരളത്തിൽ ജലനിധി നടപ്പാക്കപ്പെടുന്നത്. രാജീവ്ഗാന്ധി കുടിവെള്ള മിഷന്റെ നേരിട്ടുള്ള നിയന്ത്രണത്തിലാണ് കൊല്ലം, കാസർഗാഡ് ജില്ലകളിൽ കുടിവെള്ള പദ്ധതി നടക്കുന്നത്.

പ്രോജക്ട് ഫിലോസഫി (തത്വശാസ്ത്രം)

ലോകബാങ്കിന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ ഈ പദ്ധതി (WSP) ഒരു 'സത്യസന്ധനായ ദല്ലാൾ' ആണ്. അത് കഴിഞ്ഞ രണ്ട് ദശകക്കാലമായി ലോകത്തെ 30 രാജ്യങ്ങളിലെ ജലവിതരണ മേഖലയിലെ നയരൂപകർത്താക്കൾക്ക് ആവശ്യമായ അറിവും ഉപദേശവും നല്കുന്നു. ജലമേഖലയിലെ പരിഷ്കാരങ്ങൾക്ക് വേണ്ട ദിശ നിർണയിക്കുന്നു. ഈ ദിശ ലോകബാങ്ക് ഇങ്ങനെ വിശദീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

1) പങ്കാളിത്ത പ്രക്രിയയിലൂടെ ആവശ്യപ്രതികരണ സമീപനം വളർത്തിയെടുക്കുക.

2) സർക്കാരിനെ ഒരു ദാതാവിന്റെ വേഷ(role) ത്തിൽ നിന്ന് സഹായിയുടെ (facilitator) വേഷത്തിലേക്ക് മാറ്റുക.

3) ഗ്രാമീണ ജലവിതരണ മേഖലയിൽ സാമ്പത്തികലാഭവും സുസ്ഥിരതയും ഉറപ്പാക്കുക.

4) ഉദ്ഗ്രഥിത ജലവിഭവ പരിപാലനം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക.

വാക്കുകൾക്കും വരികൾക്കും ഇടയിൽ ഒരുപാട് രാഷ്ട്രീയം ഒളിപ്പിച്ച് വെച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഇത് വായിക്കുമ്പോൾ തന്നെ മനസ്സിലാകും. കേരളത്തിൽ ഇതുവരെ വിതരണത്തെ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയ ഒരു സമീപനമാണ് ജലമേഖലയിൽ ഉണ്ടായിരുന്നത്. അതായത് ജനങ്ങൾക്ക് വെള്ളം എത്തിക്കുകയെന്നത് സർക്കാരിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്. അതിനായി സർക്കാർ വെള്ളം വിതരണം ചെയ്യുന്നു. ജനങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കാം. കുടിവെള്ളം എത്താത്ത മേഖലകളിലേക്ക് കുടിവെള്ള വിതരണം സൗജന്യമായി നടത്തുക എന്ന നയമായിരുന്നു സർക്കാർ ഇതുവരെ കൈക്കൊണ്ടിരുന്നത്. ഇതുമാറണം എന്നാണ് ജലനിധി ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. ഇനി മുതൽ ആവശ്യപ്പെടുന്നവർക്ക് വെള്ളം ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള സഹായം ചെയ്യുക മാത്രമാണ് സർക്കാരിന്റെ കടമ. ഇതോടെ കുടിവെള്ളം ജനങ്ങളുടെ അവകാശമോ സർക്കാരിന്റെ കടമയോ അല്ലാതായി. ആവശ്യക്കാർ പണം മുടക്കാൻ തയ്യാറാകണം. കുടിവെള്ളം എന്നത് ഒരു അവകാശമല്ലാതാകുകയും പണം മുടക്കാൻ ശേഷിയില്ലാത്തവർക്ക് അത് ലഭിക്കാനുള്ള അവകാശം ഇല്ലാതാകുകയും ചെയ്യുന്നു. 40-50 വീടുകൾക്കുള്ള ചെറിയ ചെറിയ ജലവിതരണപദ്ധതികളാണ് ജലനിധി ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഒരു ജലസ്രോതസ്സ് കണ്ടെത്തുക. അവിടെനിന്ന് വെള്ളം പമ്പ് ഹൗസിൽ ശേഖരിച്ച് ഗുണഭോക്താക്കൾക്ക് വിതരണം ചെയ്യുകയെന്നതാണ് പദ്ധതി. മൂലധനചെലവിന്റെ 15% ഗുണഭോക്താക്കൾ വഹിക്കണം. പദ്ധതി, പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ ഉണ്ടാകുന്ന നടത്തിപ്പ് ചെലവും പരിപാലനച്ചെലവും പൂർണ്ണമായി ഗുണഭോക്താക്കൾ വഹിക്കണം. മൂലധനച്ചെലവ് നല്കാൻ പണമില്ലാത്തവർക്ക് അധ്വാനമായോ വിഭവങ്ങളായോ നല്കാം. എന്നാൽ നടത്തിപ്പ് രീതിയിൽ ഭൂരിഭാഗവും പണമായി തന്നെയാണ് ശേഖരിക്കപ്പെടുന്നത്. ആർക്കും ഇളവില്ല. അതായത് സർക്കാർ പിന്മാറുന്നു. കുടിവെള്ള പദ്ധതിയുടെ ചുമതല ആവശ്യക്കാർക്ക് ആയി മാറുന്നു. ദരിദ്രരെന്നോ, ദളിതരെന്നോ ഭേദമില്ലാതെ ആവശ്യക്കാർ മൂലധനത്തിൽ തങ്ങളുടെ വിഹിതം നല്കണം. ഇതോടെ സേവനമേഖല(?)യുടെ എല്ലാ മാനുഷികമുഖങ്ങളും അട്ടിമറിക്കപ്പെടുന്നു. തീർന്നില്ല, ഒരൊറ്റ പഞ്ചായത്തിൽ മാത്രം ഒതുങ്ങി നില്ക്കുന്ന ധാരാളം ജലവിതരണപദ്ധതികൾ ഇപ്പോൾ

കേരള ജല അതോറിറ്റി നടപ്പാക്കുന്നുണ്ട്. ജലനിധി നടപ്പാക്കുന്ന പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഇവയെല്ലാം ജലനിധിയുടെ ഭാഗമായുണ്ടാകുന്ന ഗുണഭോക്തൃസംഘങ്ങൾക്ക് കൈമാറും. കഴിഞ്ഞില്ല, ഈ പഞ്ചായത്തുകളിൽ കേരളവികസനപദ്ധതിയുടെ ഫണ്ടിൽനിന്ന് ചെലവ് ചെയ്ത് ജലവിതരണ മേഖലയിൽ മറ്റൊരു പദ്ധതിയും പാടില്ല. അതോടെ ജലവിതരണമേഖലയിൽ പിന്നീട് പൊതുമേഖലയോ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തോ ഇടപെടില്ലെന്ന് ഉറപ്പാക്കാം.

പൊതുമേഖലയുടെ പരാജയം

സോവിയറ്റ് യൂണിയന്റെ തകർച്ചയിൽ നിന്നാണ് ആഗോളവത്ക്കരണം സാധ്യതകൾ തേടിയതെന്ന് പറയുന്നത് പോലെ കേരളത്തിൽ ഒട്ടുമിക്ക മേഖലകളിലും പൊതുമേഖലാ സംവിധാനത്തിന്റെ പരിമിതികളിൽ നിന്നാണ് സ്വകാര്യവത്ക്കരണം ശക്തി സംഭരിക്കുന്നത്. ജലവിതരണമേഖലയുടെ കാര്യത്തിലും സ്ഥിതി വ്യത്യസ്തമല്ല. കേരളജലഅതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനം ഇനിയും എത്താത്തിടങ്ങളിൽ അഥവാ പരിമിതമായി മാത്രം എത്തിയ ഇടങ്ങളിലാണ് ജലനിധി പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയത്. ഈ പദ്ധതിക്ക് ജനങ്ങളിൽ ഉണ്ടായ സ്വീകാര്യതയുടെ അടിസ്ഥാനവും ഇത് തന്നെ. കാസർകോട് ജില്ലയിൽ നിന്നുള്ള റിപ്പോർട്ട് ഇതാണ് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ജില്ലയുടെ തെക്കൻ പ്രദേശങ്ങൾ വടക്കൻ പ്രദേശങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ജല അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കുറഞ്ഞ മേഖലയാണ്. ഇവിടെയാണ് രാജീവ്ഗാന്ധി കുടിവെള്ള മിഷൻ പുതിയ പദ്ധതിയുമായി എത്തിയിരിക്കുന്നത്. എന്ന് മാത്രമല്ല ഒരു കേന്ദ്രീകൃത പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ ജല അതോറിറ്റിക്ക് ഒട്ടനവധി പരിമിതികളുണ്ട്. ഇപ്പോഴും കേരളത്തിലെ 62.67% ജനങ്ങൾക്ക് മാത്രമേ കുടിവെള്ളം എത്തിക്കാൻ അതോറിറ്റിക്ക് കഴിയുന്നുള്ളൂ. ഗ്രാമീണമേഖലയിലെ 12974179 പേർക്കും നഗരമേഖലയിലെ 6068853 പേർക്കുമായി ആകെ 19043032 പേർക്കാണ് അതോറിറ്റി കുടിവെള്ളം നല്കുന്നത്. ആയിരത്തിത്തൊള്ളായിരത്തി മുപ്പതുകളുടെ തുടക്കം മുതൽ തന്നെ ജലവിതരണത്തിന് ഒരു പൊതുമേഖലാ സംവിധാനം നമുക്കുണ്ടായിരുന്നു. എഴുപതുകളായപ്പോൾ 450 ഗ്രാമീണജലവിതരണ പദ്ധതികൾ ആരംഭിച്ചു. എൺപതുകളിൽ ജല-ശുചിത്വ ദശകം ആചരിച്ചതിന്റെ ഭാഗമായി ധാരാളം പുതിയ പദ്ധതികൾ വന്നു. ഇക്കാലത്താണ് വിദേശ സാമ്പത്തിക ഏജൻസികൾ ഈ മേഖലയിൽ സഹായധനവുമായി എത്തിത്തുടങ്ങിയത്. 1982ൽ നെതർലാന്റ് സഹായത്തോടെ എട്ട് പദ്ധതികൾ ആരംഭിച്ചു. 83ൽ ഡാനിഡ (Danida - Danish International Development Assistance) സഹായത്തോടെ മൂന്ന് പദ്ധതികൾ ആരംഭിച്ചു. 1998ലാണ് അവയുടെ പണി

പൂർത്തിയായത്. 1985ൽ ലോകബാങ്ക് 1662 കോടി രൂപയുടെ കേരള ജലവിതരണ-ശുചിത്വ പദ്ധതി അംഗീകരിച്ചുതന്നു. 1996ൽ ജനകീയാസൂത്രണം ആരംഭിച്ചു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾ ഈ മേഖലയിലേയ്ക്ക് കടന്നുവന്നു. 1998ൽ വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ പദ്ധതികൾ തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനത്തിലേക്ക് കൈമാറുന്നതിനുള്ള പ്രഖ്യാപനം വന്നു. ഇതിന്റെയെല്ലാം തുടർച്ചയായാണ് ജലനിധി പദ്ധതിയേയും അധികാരികൾ വിശേഷിപ്പിക്കുന്നത്. ഈ വിശകലനത്തിൽ നിന്ന് നമുക്ക് ഒരു കാര്യം ബോധ്യപ്പെടും. എഴുപതുകളുടെ അന്ത്യം വരെ കേരള ജലഅതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനം വികസിക്കുകയായിരുന്നു. എൺപതുകളിൽ വിദേശപ്പണത്തിന്റെ വരവോടെയാണ് അതോറിറ്റി മോശമാകാനും ഗുണമേന്മ കുറയാനും തുടങ്ങിയത്. എന്താണ് അതിന്റെ പിന്നിലെ രഹസ്യം ? കൂടുതൽ വിശദമായി പഠിക്കേണ്ടതാണ്. ഇതിന്റെ അർത്ഥം ജല അതോറിറ്റി ഇന്നത്തെപ്പോലെ അത്യന്തം കേന്ദ്രീകൃതമായ രീതിയിൽ തുടരണമെന്നല്ല. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം വികേന്ദ്രീകരിക്കപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്. ഗ്രാമീണ ജല വിതരണത്തിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം തദ്ദേശ ഭരണസ്ഥാപനങ്ങൾക്കാകണം. ജല അതോറിറ്റിയുടെ കീഴിലുള്ള പദ്ധതികൾ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകൾക്ക് കൈമാറാനുള്ള ശ്രമം ഇനിയും വിജയിച്ചിട്ടില്ല. അതിന്റെ തടസ്സങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് പരിശോധിക്കണം. എന്തായാലും ജല വിതരണത്തിൽ പഞ്ചായത്തുകളുടെ അധികാരവും ചുമതലയും ഉറപ്പാക്കുന്ന തരത്തിൽ ഈ മേഖലയിൽ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്.

ജലനിധി നല്കുന്ന അപകടസൂചനകൾ

പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത് പോലെ അത്ര വലിയ അപകടമില്ല എന്നൊരു വാദവും പ്രചാരണവും ഉണ്ട്. ഒന്നാമത്തെ അപകടം സർക്കാർ ഈ മേഖലയെ കൈയൊഴിയുന്നു എന്നതാണ്. രണ്ടാമത് വെള്ളം ആവശ്യമുള്ളവർ പണം മുടക്കണം എന്നുള്ളതും. മൂന്നാമത്തേത് കേരളവാട്ടർ അതോറിറ്റിയെന്ന പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനം ഇല്ലാതാകുമെന്നതും. നമുക്ക് വിശദമായി പരിശോധിക്കാം.

ജലനിധിയിലെ ഒരു പദ്ധതിക്ക് 5 ലക്ഷം മുതൽ 8 ലക്ഷം വരെ രൂപാ ചെലവുണ്ട്. ഒരു കുടുംബത്തിന്റെ ഗുണഭോക്തൃവിഹിതം ആയിരത്തി അഞ്ഞൂറ് രൂപാ മുതൽ രണ്ടായിരത്തി അഞ്ഞൂറ് രൂപ വരെയായേക്കാം. ഇതൊരു ചെറിയ തുകയാണെന്നും ഏത് കുടുംബത്തിനും കണ്ടെത്താവുന്നതേയുള്ളൂ എന്നുമാണ് ഒരു വാദം. വാദത്തിന് വേണ്ടി അത് സമ്മതിക്കാം. പക്ഷേ പട്ടിണിക്കാർ പോലും ഇത് നല്കിയേ പറ്റൂ. ഒരാൾക്കും ഇളവ് അനുവദിക്കാൻ പ്രോജക്ട് ഫിലോസഫി അനുവദിക്കുന്നില്ല. ഇത്തരത്തിൽ വിഹിതം നൽകാൻ ശേഷിയില്ലാത്തവർ പദ്ധതിയിൽ

നിന്ന് ആദ്യം തന്നെ പുറന്തള്ളപ്പെടുന്നു. എന്നാൽ പരിപാലനച്ചെലവിന്റെ കാര്യത്തിൽ സ്ഥിതി മാറും. പരിപാലനച്ചെലവ് പൂർണമായും ജനങ്ങൾ വഹിക്കേണ്ടിവരും. ഇത് പ്രതിമാസം ഒരു കുടുംബത്തിന് 45 രൂപ വേണ്ടി വരുമെന്നാണ് ലോകബാങ്ക് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഒരു കിലോലിറ്റർ വെള്ളത്തിന് നാല് രൂപ. പാലക്കാട് ജില്ലയിലെ എരിമയൂർ പഞ്ചായത്തിൽ ഒരു കുടുംബത്തിന് തുറന്ന കിണറുകൾ ഉള്ള പദ്ധതിക്ക് പ്രതിമാസം നാല്പത് രൂപയും കുഴൽകിണറുകൾ ആണെങ്കിൽ അമ്പത് രൂപയും ചെലവാകുന്നുണ്ട്. കാസർകോട് ഉദുമയിൽ ഇത് 30 രൂപയും കയ്യൂർ - ചീമേനി പഞ്ചായത്തിൽ 33.40 രൂപയും ആണ്. കാസർകോട്ടെ പൊതുസ്ഥിതി 42 രൂപയാണ്.

ഇതൊക്കെ വളരെ ചെറിയ തുകയല്ലേ എന്ന് ചോദിക്കാം. പക്ഷേ കേരള ജല അതോറിറ്റി ഇപ്പോൾ വെള്ളം നല്കുന്നത് ഒരു കിലോലിറ്ററിന് രണ്ട് രൂപ ഇരുപത് പൈസാ നിരക്കിലാണ്. അതിൽനിന്ന് 150% മുതൽ 250% വരെ വർധിച്ച വിലയാണ് ഇപ്പോൾ കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നത്. താരതമ്യേന തൊട്ടടുത്ത് ജലസ്രോതസ്സ് ഉള്ള സ്ഥലങ്ങളിലാണ് ഇപ്പോൾ പദ്ധതി തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ കൂടുതൽ ദൂരെ നിന്ന് വെള്ളം എത്തിക്കേണ്ട പഞ്ചായത്തുകളിൽ വെള്ളം എത്തിക്കണമെങ്കിൽ ചെലവ് ഇനിയും കൂടും.

ഇതിലെ യഥാർഥ അപകടം ഏതെങ്കിലുമൊരു കുടുംബത്തിന് തങ്ങളുടെ വിഹിതം നല്കാൻ കഴിയാതെ വന്നാൽ വിശേഷിച്ച് ദരിദ്രരോ ദളിതരോ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന കോളനികൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് മറ്റൊരു രീതിയിലും കുടിവെള്ളമെത്തിക്കാൻ സർക്കാരിന്റേയോ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളുടേയോ ചുമതലയിൽ ഒരു പൊതുമേഖലാ സംവിധാനവും ഉണ്ടാവില്ല എന്നാതാണ്. തൃശൂർ ജില്ലയിലെ തെക്കുംകര പഞ്ചായത്തിൽ ഈ പദ്ധതിക്കെതിരെ ശക്തമായ പ്രക്ഷോഭം ഉയർന്നു വരികയുണ്ടായി. ഈ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കിയ തൃശൂർ ജില്ലയിലെ വടക്കൻ മേഖലയിലെ പഞ്ചായത്തുകളിൽ ചിലയിടങ്ങളിൽ ദരിദ്രരായ ആളുകൾ ഈ പദ്ധതിയിൽനിന്ന മാറിനിൽക്കുന്ന സ്ഥിതി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ പഞ്ചായത്തുകളിൽ കേരളവികസനപദ്ധതിയിൽ നിന്ന് കുടിവെള്ള പദ്ധതികൾക്ക് പണം ചെലവഴിക്കാൻ പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് അനുമതിയില്ല. KWA യുടെ സിംഗിൾ പഞ്ചായത്ത് പ്രോജക്ടുകൾ ജലനിധയിലെ ഗുണഭോക്തൃസംഘങ്ങൾക്ക് കൈമാറും. പൊതുടാപ്പുകളിൽനിന്ന് വെള്ളമെടുക്കാനും പണം നല്കേണ്ടിവരും. ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായ സ്രോതസ്സുകളിൽനിന്ന് സുസ്ഥിരമായ ജലലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നീർത്തടാധിഷ്ഠിത വികസന പരിപാടികൾ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗ

മായി നിർദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും പദ്ധതിയുടെ അവസാനഘട്ടത്തിൽ മാത്രം നാമമാത്രമായ രീതിയിലാണ് ഇത് മിക്കയിടത്തും നടക്കുന്നത്. നടക്കുന്നയിടങ്ങളിൽ തന്നെ പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ മുഴുവനായി കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള ഉദ്ഗ്രഥിതസമീപനവും ഇല്ല.

പൊതുടാപ്പുകളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യം വിശദമായി നോക്കാം. കേരളത്തിലാകെ ഇപ്പോൾ 134027 പൊതുടാപ്പുകൾ ഉണ്ട്. ജലനിധി പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന നാല് ജില്ലകളിലെ കണക്ക് താഴെ ചേർക്കുന്നു.

ജില്ല	എണ്ണം
കാസർകോട്	3236
കോഴിക്കോട്	5437
മലപ്പുറം	6990
പാലക്കാട്	14876
ആകെ	30539

(പൊതുടാപ്പുകളുടെ എണ്ണം സാമ്പത്തികാവലോകനം 2002)

പൊതുടാപ്പുകൾ അടച്ചുപൂട്ടുകയില്ല, എന്നാൽ ഇവിടെനിന്ന് വെള്ളം എടുക്കുന്നവരും പണം നല്കണം. അതായത് ഇപ്പോൾ സൗജന്യമായി ലഭിക്കുന്ന വെള്ളത്തിനും പണം നല്കേണ്ടിവരും. പഞ്ചായത്തുകളിലെ KWA പദ്ധതികൾ ജലനിധിക്ക് കൈമാറിക്കഴിഞ്ഞാൽ വെള്ളം വിലകൊടുത്തല്ലാതെ ലഭിക്കുകയില്ല എന്ന സ്ഥിതിവരും. (പണം നൽകാതെ വെള്ളമെടുക്കാൻ കഴിയുന്ന പൊതുടാപ്പുകൾ ഇല്ലാതാകുന്നു) ഇപ്പോൾ മനസ്സിലായില്ലേ. ജലം ഒരു നിധിയാണെന്ന് ?

ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടിയ വെള്ളക്കരം ബാംഗ്ളൂരിലാണ്. ഒരു കിലോ ലിറ്ററിന് ആറ് രൂപ. ഛത്തിസ്ഗഢിലെ ശിവനാഥ് നദി വിലയ്ക്ക് വാങ്ങിയ കൈലാസ് സോണിയാണ് അതിലും ഉയർന്ന വില പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒരു കിലോലിറ്റർ വെള്ളം 6 രൂപ 60 പൈസയ്ക്ക് നല്കാമെന്നാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ വാഗ്ദാനം. ഇവയുടെ തൊട്ടുതാഴെയാണ് ജലനിധിയുടെ 4-5 രൂപയെന്നത് നാം കാണാതിരുന്നു കൂടാ.

ജലനിധി പദ്ധതി മറ്റൊരു അപകട സൂചന നൽകുന്നുണ്ട്. വീടുകളിൽ മീറ്റർ വച്ച് ഉപയോഗിക്കുന്ന വെള്ളം അളക്കുന്നതിന് യാതൊരു നിർദ്ദേശവും ഇതിലില്ല. ചില ഗുണഭോക്തൃ സംഘങ്ങൾ അവരുടേതായ തീരുമാനപ്രകാരം മീറ്റർ സ്ഥാപിക്കാനും എടുക്കുന്ന വെള്ളം 350 ലിറ്ററിൽ പരിമിതപ്പെടുത്താനും ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. പദ്ധതിയിൽ വിശേഷാൽ നിർദ്ദേശം ഇല്ലാത്തതിനാൽ ഭൂരിപക്ഷം പദ്ധതികളിലും ഇത് നടക്കുന്നില്ല. അതായത് വെള്ളം ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ഒരു പരിധി

യുമുണ്ടാകില്ല. ഒരർത്ഥത്തിൽ ജലം ധൂർത്തടിക്കുന്നതിനെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയാണ് ഇതിലൂടെ ചെയ്യുന്നത്. അതുമാത്രമല്ല വെള്ളത്തിന്റെ ഉല്പാദന ചെലവ് തുല്യമായി വീതം വെയ്ക്കുന്നതിൽ സാമൂഹ്യമായ അനീതിയുണ്ട്. ജലം കൂടുതൽ അളവിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നവരും കുറഞ്ഞ അളവിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നവരും ഒരേ പണം നൽകണം. കൂടുതൽ സമ്പന്നർ തോട്ടം നനയ്ക്കാനോ മറ്റു ആവശ്യങ്ങൾക്കോ ഉപയോഗിക്കുന്ന വെള്ളത്തിന്റെ ചെലവും കുറച്ചു വെള്ളം ഉപയോഗിക്കുന്ന ദരിദ്രൻ നൽകേണ്ടിവന്നേക്കാം.

ഗ്രാമങ്ങളിൽ കുളങ്ങളും കനാലുകളുമായി ധാരാളം ജല സ്രോതസ്സുകൾ ഉണ്ടാവാം. കുടിക്കുന്നതിനൊഴികെയുള്ള ആവശ്യങ്ങൾക്ക് അത്തരം സ്രോതസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുന്ന രീതിയാവും നല്ലത്. അല്ലെങ്കിൽ അവ ഉപേക്ഷിക്കപ്പെടാനോ നശിപ്പിക്കപ്പെടാനോ സാധ്യതയുണ്ട്. ഉപയോഗിക്കുന്ന വെള്ളത്തിന് മീറ്റർ സ്ഥാപിച്ച് വില നിശ്ചയിച്ചാൽ ഇത് പരിഹരിക്കാം. മീറ്റർ ഒഴിവാക്കുന്നതിലൂടെ ജലനിധി സാമൂഹ്യമായും പാരിസ്ഥിതികമായുമുള്ള അപകടങ്ങളിലേക്കാണ് നമ്മെ നയിക്കുന്നത്.

കുറുക്കുവഴികൾ

ജലനിധിക്ക് കൂടുതൽ കൂടുതൽ ആവശ്യക്കാർ ഉണ്ടാകുന്നുവെന്നത് പദ്ധതിയുടെ സ്വീകാര്യതയെ കാണിക്കുന്നുവെന്നാണ് അധികാരികളുടെ വാദം. സത്യത്തിൽ ഇത് പദ്ധതിയുടെ സ്വീകാര്യതയല്ല. പ്രധാനമായും 3 കാരണങ്ങളാണ് ഇതിന്റെയടിസ്ഥാനം.

1. നേരത്തെ സങ്കല്പിച്ചത് പോലെ KWAയുടെ പ്രവർത്തനം വളരെ കുറഞ്ഞ പ്രദേശങ്ങളിലാണ് ജലനിധി കടന്ന് വന്നത്. ജനങ്ങൾക്ക് സ്വീകരിക്കാതെ മാർഗമില്ല. രൂക്ഷമായ കുടിവെള്ള ക്ഷാമം അനുഭവപ്പെടുന്ന പഞ്ചായത്തുകളിൽ ഒരു പുതിയ കുടിവെള്ള പദ്ധതിക്ക് സ്വീകാര്യത ലഭിക്കുക സ്വാഭാവികമാണ്. തൃശൂർ ജില്ലയിലെ ചേലക്കര, വടക്കാഞ്ചേരി പ്രദേശത്തെ പഞ്ചായത്തുകളുടെ സ്ഥിതി ഇതാണ്.

2. ജലനിധി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഓരോ പഞ്ചായത്തിലും കക്കൂസുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും, നിലവിലുള്ളവ നന്നാക്കുന്നതിനും, ശുചിത്വമേഖലയിൽ പുതിയ പദ്ധതികൾ കണ്ടെത്തുന്നതിനും ഈ പദ്ധതിയിൽ നിന്ന് തന്നെ പണം അനുവദിക്കും. ഇതാണ് ആദ്യം പറഞ്ഞ ഉദ്ഗ്രഥിത സമീപനം. സത്യത്തിൽ ജലനിധി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള ഒരു പ്രലോഭനമാണിത്.

3. കേരളവാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ ക്വാളിറ്റി കൺട്രോൾ ഡിവിഷന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടന്ന പഠനഫലം സംബന്ധിച്ച പ്രചാരണമാണ് മറ്റൊന്ന്. കേരളത്തിലെ കിണർ വെള്ളം 30% മലിനമാണ് എന്ന് ഈ റിപ്പോർട്ട് പറയുന്നു. ഈ പഠനത്തെ

ക്കുറിച്ച് നിരവധി സംശയങ്ങൾ ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്. ജനങ്ങളിൽ ഭീതി പരത്തി പദ്ധതിക്ക് സ്വീകാര്യത സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള ഒരു ശ്രമമാണിതെന്നും ആരോപണം ഉയർന്നിട്ടുണ്ട്.

ലോകബാങ്ക് വികേന്ദ്രീകരണവും ജലനിധിയും

കേരളത്തിൽ തദ്ദേശസ്വയംഭരണസർക്കാരുകളുടെ മുൻകൈയോടെ തീർത്തും ജനകീയമായി നടന്ന ജനകീയാസൂത്രണപദ്ധതി ഒരു വൈദേശികപദ്ധതിയായിരുന്നു എന്ന അടിസ്ഥാനരഹിതമായ ആരോപണം പ്രചരിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന കാലഘട്ടമാണ് ഇത്. ജനകീയാസൂത്രണത്തിന് മുമ്പുള്ള കാലഘട്ടത്തിൽ പരിഷത്ത് പോലുള്ള പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ വികേന്ദ്രീകൃത ആസൂത്രണരംഗത്ത് നടത്തിയ ചിലപരീക്ഷണങ്ങളേയും ഇതേ രീതിയിൽ ചിത്രീകരിക്കുന്ന പ്രവണത ഇന്ന് ശക്തിപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ വിവാദങ്ങൾ കേരളത്തിൽ ശക്തമായി കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലഘട്ടത്തിൽ തന്നെ ലോകബാങ്കിന്റെ വികേന്ദ്രീകരണ കാഴ്ചപ്പാട് എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും വ്യക്തമാക്കുന്ന ജലനിധി പദ്ധതി ലക്ഷ്യമിട്ട നാല് ജില്ലകളിൽ നിന്ന് മാറി കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ജില്ലകളിലേക്കും വ്യാപിപ്പിക്കുവാൻ സർക്കാർ തീരുമാനമെടുക്കുന്നു എന്നത് പ്രസക്തമാണ്. എന്നാൽ ഈ പദ്ധതിയുടെ യഥാർത്ഥ സ്വഭാവം കേരളത്തിലെ മുഖ്യധാരാമാധ്യമങ്ങളൊന്നും തന്നെ ജനങ്ങൾക്ക് മുമ്പിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടില്ല.

ലോകബാങ്കിന്റെ വികേന്ദ്രീകരണകാഴ്ചപ്പാട് എന്താണെന്ന് ജലനിധിപദ്ധതി വ്യക്തമാക്കുന്നു. അവർക്ക് വികേന്ദ്രീകരണം എന്നത് തങ്ങൾ ആസൂത്രണം ചെയ്ത പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള മാർഗം മാത്രമാണ്. തദ്ദേശസ്വയംഭരണസ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നത് അതിനുള്ള ഉപകരണങ്ങളും. അവരുടെ വികേന്ദ്രീകരണപ്രക്രിയ സർക്കാരുകളെ അവയുടെ ചുമതലയിൽനിന്ന് പിന്മാറ്റുകയും തൽസ്ഥാനത്ത് ജനങ്ങളെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്നവർ എന്നപേരിലുള്ള സന്നദ്ധസംഘടനകളെ പ്രതിഷ്ഠിക്കുകയും ചെയ്യുക എന്നതാണ്. അവർക്ക് ജനകീയകൂട്ടായ്മ എന്നത് സർക്കാർ പിന്മാറ്റത്തിനുള്ള ഉപാധികളാണ്. ജലനിധിപദ്ധതിയിലെ സന്നദ്ധസംഘടനയുടെ ഇടപെടലുകളും, പ്രാദേശികസർക്കാരുകൾക്ക് പോലും നിയന്ത്രണമില്ലാത്ത ഗുണഭോക്തൃസമിതികളും എന്നത് ഇതിന്റെ വ്യക്തമായ സൂചനകളാണ്. പഞ്ചായത്തുകൾക്ക് മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 10% വഹിക്കേണ്ട ബാധ്യത ഉണ്ടെങ്കിലും പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി രൂപീകരിക്കപ്പെടുന്ന ഗുണഭോക്തൃസമിതികളിൽ അവർക്ക് യാതൊരു നിയമപരമായ നിയന്ത്രണവും ഇല്ല എന്നതാണ് വസ്തുത.

എന്നാൽ ജനകീയാസൂത്രണപ്രവർത്തനത്തിലൂടെ സർക്കാർ അതിന്റെ ചുമതലയിൽനിന്ന് പിന്മാറുകയായിരുന്നില്ല മറിച്ച് പ്രാദേശിക സർക്കാരുകൾക്ക് അധികാരങ്ങൾ കൈമാറിക്കൊണ്ട് സർക്കാർ സംവിധാനങ്ങളെ ജനകീയമാക്കുകയും

ശക്തിപ്പെടുത്തുകയുമായിരുന്നു. പ്രാദേശിക സർക്കാരുകളെ തങ്ങളുടെ ഉത്തരവാദിത്തങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ കഴിയാവുന്നതരത്തിൽ ശക്തമാക്കുകയായിരുന്നു ഇതിന്റെ ലക്ഷ്യം. ഇവിടെ വികേന്ദ്രീകരണം എന്നത് കേവലം പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനുള്ള ഉപാധി എന്നതിനപ്പുറം ജനങ്ങളെ അധികാരവത്കരിക്കുന്നതിനും അതുവഴി പ്രാദേശികസർക്കാരുകളെ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുമുള്ള ശ്രമമായിരുന്നു. ജനകീയാസൂത്രണത്തിലെ വികേന്ദ്രീകരണം പ്രാദേശികസർക്കാരുകളെ ശക്തമാക്കുന്നതിനും അതുവഴി സർക്കാർ സംവിധാനത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുമുള്ള ലക്ഷ്യത്തോടെയുള്ളതായിരുന്നെങ്കിൽ ലോകബാങ്കിന് വികേന്ദ്രീകരണം എന്നത് സർക്കാരുകളെ അവയുടെ ഉത്തരവാദിത്തങ്ങളിൽ നിന്നും പിൻവലിക്കുന്നതിനുള്ള ഉപാധിയാണ്. അവർക്ക് വികേന്ദ്രീകരണം എന്നത് കേവലം മാർഗം മാത്രമാണ് ലക്ഷ്യമല്ല. ജലനിധി പദ്ധതി ലോകബാങ്കിന്റെ വികേന്ദ്രീകരണ കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ സർവലക്ഷണങ്ങളും വ്യക്തമാക്കുന്ന പദ്ധതിയാകുന്നത് ഇവിടെയാണ്.

ഭാവി അപകടസൂചനകൾ

ഇത്രയും വിശദീകരിച്ചതിൽ നിന്നും കേരളത്തിന്റെ ജലഭാവിയെക്കുറിച്ച് ഒട്ടനവധി സംശയങ്ങൾ ഉയർന്ന് വരുന്നുണ്ട്. ഒന്നാമത്തേത് ജലസ്രോതസ്സുകൾ സമീപത്തില്ലാത്ത പ്രദേശങ്ങളിൽ ഈ പദ്ധതി വരുമ്പോൾ (കേരളം മുഴുവൻ വരും) കുടിവെള്ളം വളരെ വിലയേറിയതായി മാറും. ഈ ചെലവുകൾ സാധാരണക്കാരന് താങ്ങാനാവില്ല. രണ്ടാമത്തേത് KWAയുടെ ഭാവിയെ സംബന്ധിച്ചാണ്. പ്രതിദിനം 1700-1800 മില്യൺ ലിറ്റർ വെള്ളം ഉല്പാദിപ്പിച്ച് 1400-1500 മില്യൺ ലിറ്റർ വിതരണം ചെയ്യുന്ന ഈ സ്ഥാപനം ഇല്ലാതായാൽ അതിന് പകരം നില്ക്കാൻ എന്തുണ്ടാവും ? അതും കിലോലിറ്ററിന് 2 രൂപാ നിരക്കിൽ ? അതോറിറ്റിയുടെ ഗ്രാമീണ മേഖലയിലെ പൊതുടാപ്പിന് ഒരു വർഷം നല്കേണ്ടുന്ന പണം 1750 രൂപാ മാത്രമാണ്. ഈ നിരക്കിൽ ജലം വിതരണം ചെയ്യാൻ മറ്റേതൊരു ഏജൻസിക്കാണ് കഴിയുക ? ജലവിതരണം പൂർണമായും ഗുണഭോക്തൃസംഘങ്ങളുടെ ചുമതലയിലാവുകയും KWA ഇല്ലാതാവുകയും ചെയ്താൽ അപ്രതീക്ഷിതമായി വരൾച്ചയോ ജലക്ഷാമമോ ഉണ്ടായാൽ എങ്ങനെയായിരിക്കും അതിനെ നേരിടുക ? ആരായിരിക്കും അന്ന് ജനങ്ങളെ സഹായിക്കാനുണ്ടാവുക ? ആരുമുണ്ടായിരിക്കയില്ല അത്രതന്നെ.

പ്രസാധനം, വിതരണം
കേരള ശാസ്ത്രസാഹിത്യ പരിഷത്ത്, തൃശ്ശൂർ - 4
അച്ചടി : ശാന്തിഭവൻ ഓഫ്സെറ്റ് പ്രിന്റേഴ്സ്, തൃശ്ശൂർ - 1
വില : 5 രൂപ

KSSP 1155 IE MARCH 2004 D1/8 10 K 500 LL1/2004